

業 務 速 報

NO. 1008
2016. 10. 26
J R 東海労働組合
発行 小林 光昭
編集 加藤 光典

2016年度年末手当に関する第1回団体交渉 会社は現場社員の労苦に 応える気があるのか！ 年末手当3.5ヶ月を勝ち取ろう！

本部は10月26日、『申第11号』に基づく、2016年度年末手当に関する第1回団体交渉を開催しました。本部から要求主旨説明を行い、会社は今次交渉に臨むにあたっての考え方を示しました。

会社の利益は過去最高益を記録しそうな勢いにあります。それを導いた原動力は間違いなく現場で汗し働く社員です。その社員に報いることは至極当然のことであり、会社には十二分にその体力があります。本部はこのことを要求主旨の中でも声を大にして訴えました。会社は中央新幹線の建設工事などがあり、今後も経営基盤の盤石化が必要と表明し、あたかも年末手当を低額に押さえ込もうと言わんばかりでした。しかし今年末手当に関していえば会社の言い訳もその程度のもので迫力に欠けた発言要旨でした。今こそ現場で汗して苦勞した者が報われなければなりません。そのために東海労は闘います。次回団体交渉は11月2日です。

JR東海労の要求

1. 年末手当は基準内賃金と補償措置額の3.5ヶ月分とすること。
2. 組合員が納得しない年末手当のカットをやめること。
3. 回答は11月7日までとすること。
4. 支払いは12月1日までとすること。

J R 東海 労 の 2 0 1 6 年 度 年 末 手 当 に 関 す る 要 求 の 主 旨

2016年度年末手当交渉を取り巻く状況について、円高基調が響いている中で、東海4県の景気については、幾分ペースを鈍化させつつも緩やかに拡大していると経済報告等では明らかにされている。また訪日外国人旅行者数が安定的に増加を続け、中国や香港の旅行者によるいわゆる「爆買い」が沈静化する一方で、都市部中心の買い物から、自然や伝統文化を楽しむ体験型観光へ重点が移っており、地方の観光地は好機へと転じている。このような観光地を多く有するJ R 東海エリアも例外ではない。

このような背景のもと、J R 東海の平成28年度第1四半期における決算は、単体の経常利益が前年同期比7.7%増となった。当初の会社の予測を超えるこのような利益は、現場の社員の計り知れない労苦によって、安全安定的な輸送と利用客の信頼獲得を実現してきたからに他ならない。更に、夏季輸送を含めた第2四半期の旅客の利用状況からすると、前期の決算は史上最高の経常利益を更新することが間違いないと考える。

これらの利益は、慢性的に不足している要員状況の中で、社員が一方的な休日出勤に応じたり、年休を抑制されたりしながらも会社に協力して、安全、安定輸送を支えたがゆえに得られた利益である。現場の社員の労苦によって得た破格な利益があるにもかかわらず、昨年末の期末手当やベースアップ、夏季手当は、現場で苦勞している組合員はもとより、社員の切実な思いを反映したJ R 東海 労 の要求には程遠い回答であった。このような状況のもとでは、現場の社員が報われるとはとても考えられない。

リニア中央新幹線建設のための留保が前提であるとか必要であるとすれば、そのようなリニア中央新幹線建設などは直ちに中止すべきである。現場の社員の労働によってなし得た利益を、現場社員に支給することは当たり前のことであり、現場の社員なくして会社の存在などありえないのは共通認識であると考ええる。社員の労苦に対する相当の報酬によって社員のモチベーションを上げることが、さらなる安全安定輸送に繋がることは言うまでもない。

以上のことから、会社は真摯に現場社員の労苦に応え、申し入れの通り満額の回答をすること。

会社の考え方

平成 28 年年末手当交渉 第 1 回発言要旨

ただ今、貴側から要求の趣旨説明を伺いましたが、本日から交渉を始めるにあたり、会社側の考え方を述べておきます。

まず、内閣府発表の 10 月の月例経済報告によれば、景気の先行きについては、中国を始めとするアジア新興国等の景気が下振れし我が国の景気が下押しされるリスクがあること及び英国の EU 離脱問題など海外経済の不確実性の高まりや金融資本市場の変動の影響に留意する必要性が指摘されており、また 9 月調査の日銀短観においては、大企業製造業の景況感は横ばいであるものの大企業非製造業の景況感は悪化しており、この状況が 3 箇月後も継続する見通しとなっています。これらを鑑みれば、当社を取り巻く外部環境は決して楽観できる状況ではないものと考えています。

次に当社の経営状況についてですが、上半期累計での輸送概況は、新幹線の断面輸送量が東京口で対前年 101%、在来線優等列車の断面輸送量が同 100%、在来線名古屋近郊の輸送量が同 102%となっています。しかしながら、新幹線輸送量が、第 1 四半期は 102%、第 2 四半期は 100%と推移しており、当社を取り巻く外部環境が楽観できない状況にあることを踏まえれば、今後の経営環境については慎重に見る必要があると考えています。

このような中で、中央新幹線の建設工事や東海道新幹線の大規模改修工事、JR ゲートタワー計画といった当社の将来に向けた重要な施策を今後とも着実に推進する必要性に鑑みれば、これからも安全安定輸送を大前提に、より質の高いサービスを提供し収益の拡大を図ること、業務全般にわたる低コスト化の一層の徹底や効率的な業務遂行体制の構築等に不断に取り組むことを通じて、経営体力を更に強化していく必要があります。

また、ボーナスの世間相場については、平成 28 年夏のボーナスは大企業において前年を上回る傾向にあり、冬のボーナスについても、東証 1 部上場企業のうち年間臨給方式を採用している企業の全産業平均では前年を上回る傾向にありますが、伸びはいずれも小幅にとどまっています。

一方、当社における期末手当を含めた労働条件は、世間と比較して既に高い水準にあり、鉄道事業を中心として公益性の高い事業を長期的な観点から営む当社としては、短期の業績に着目するのではなく、中長期的な視野にたった判断が大切であると考えます。

今次交渉でも、当社の置かれている環境、経営状況は勿論、世間相場や社員の生活なども考慮するという当社の賃金決定の基本的な考えに則り、貴側が述べられた要求の趣旨なども含め、真摯に議論してまいりたいと考えています。