

# 業務速報

## 2017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 応えて満額支給すること！ 年末手当3.5ヶ月を勝ち取ろう！

本部は10月27日、『申第17号』に基づく、2017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て働いている社員です。その社員の労苦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、樂觀できる経営環境にはなく、中央新幹線の建設工事などがあり、経営体力を更に強化しなければならないと表明し、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、好調な経営状況を実現した今こそ、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1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 7 年 度 年 末 手 当 に 関 す る 要 求 の 主 旨

2017年度年末手当交渉を取り巻く状況について、国内景気が緩やかに回復する中、日経平均株価が続伸し連続上昇日数の記録を更新、企業収益は改善基調を維持し、訪日観光ブームで鉄道業をはじめとするサービス産業は訪日外国人観光需要により好調が続いている。1月～9月の訪日外客数は2119万6400人で、前年比17.9%増であった。このままのペースが続けば今年の訪日外客数は過去最高となる見込みである。また2020年の東京五輪・パラリンピックを控え、訪日外客数の増加がさらに見込まれている。

このような背景のもと、J R 東海の平成29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9.2%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なし得たものである。

更に、前年比で夏季期間の102%、お盆期間の103%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、社員が好まなくとも一方的な休日出勤をさせられたり、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等、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。はたして現場の社員はいつ報われるのか。リニア中央新幹線建設のために留保が必要であるとするのならば、そのようなリニア中央新幹線建設など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る。会社役員の破格な報酬に比べれば雀の涙でしかないが、現場の社員なくして会社の存在などありえない。

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 29 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、景気は緩やかな回復基調が続いているとされ、先行きについては、雇用・所得環境の改善が続くなかで、各種政策の効果もあって、緩やかに回復していくことが期待されるものの、海外経済の不確実性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います。また、9 月調査の日銀短観において、大企業製造業の景況感は改善していますが、3 ヶ月後の先行きについては現状から悪化する見通しとなっており、これらを鑑みれば、景気は緩やかな回復基調であるとはいえるものの、決して楽観できる経営環境にはないと考えています。

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 103%、在来線優等列車の断面輸送量が同 101%、在来線名古屋近郊の輸送量が同 102%となっており、順調に推移しています。しかしながら、新幹線、在来線優等・名古屋近郊のいずれも、第 2 四半期の輸送量が、対前年比で第 1 四半期を下回って推移しており、また、今年度は例年以上に当社起因による輸送障害、労働災害等が発生していることをふまえれば、今後も気を緩めることはできない状況にあると考えています。

引き続き、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といった当社の将来に向けた重要な施策を着実に推進するために、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と共に、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み、経営体力を更に強化していかなければなりません。

一方、賞与の世間相場については、夏、冬共に、年間臨給方式を採用している東証 1 部上場企業の全産業平均で、昨年を下回る支給額となっています。これまでも述べてきたとおり、当社の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。