

業 務 速 報

2019年度年末手当に関する第1回団体交渉 現場社員の労苦に応じて 年末手当を満額支給せよ！ 3.5ヶ月分、専任社員に＋5万円を勝ち取ろう

本部は10月24日、『申第11号』に基づく、2019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、会社は今次交渉にあたっての考え方を示しました。

会社の利益は、2019年度中間決算において、またもや過去最高益を更新することは間違いありません。それを導いた原動力は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、上期の業績が堅調であることを認める一方で「慎重に考えざるをえない」「中央新幹線の建設工事などの施策の推進のため、経営体力を可能な限り強化しなければならない」と、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の姿勢を示しました。

堅調な業績は、組合員をはじめ現場の社員が今まで以上に、自然災害時の対応やより密度の高い多くの仕事に従事させられたがゆえの結果です。にもかかわらず会社はまたもや組合員をはじめとする現場社員に我慢を強いようとしています。現場で汗して苦勞した者に報いない会社に未来はありません。今こそ組合員をはじめ現場の社員が報われるよう J R 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。また、専任社員にはプラス50,000円を支給すること。
2. 組合員に対し、不当な年末手当のカットをやめること。
3. 回答は11月7日（木）までに行うこと。
4. 支払いは12月2日（月）までに行うこと。

J R 東海 労の2019年度年末手当に関する要求の主旨

J R 東海の令和元年度第 1 四半期における決算では、単体の営業収益が前年同期比 4. 3 % 増となった。このような好調な結果は、様々な大きな自然災害に遭いながらも、現場の社員の計り知れない苦労によってなし得たものである。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して、前期の決算では、更なる記録の更新は間違いないと考える。

これらの利益は、社員が同意を得ない一方的休日出勤をさせられ、年休が抑制されながら、慢性的な要員不足が続く職場の中で、社員が懸命に安全・安定輸送を支えたがゆえに得られた利益である。

職場の社員の苦労によって得た破格な利益があるにもかかわらず、今年度の夏季手当やベースアップ等の回答は、職場で苦労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ものであった。はたして職場の社員はいつ報われるのか。また、台風 19 号での計画運休では、新幹線乗務員が出先地で 2 泊 3 日させられたり、9 日連続勤務を強いられた。更に、在来線が計画運休になるにもかかわらず、21 時までに職場に来るよう指示をされたり、出勤を強要された社員もいた。また更に、体調不良でも我慢をして仕事に就いた社員が多くいた。計画運休の立ち上がりがスムーズに出来、業務が円滑に遂行出来たのは、明らかに社員の苦労の賜である。

このような労働条件の中、職場の社員の我慢と苦労で会社は莫大な利益を得た。会社役員の破格な報酬に比べて、社員の収入はすずめの涙ほどであり、到底納得できるはずがない。職場の社員なくして会社の存在、更なる発展などありえない。

以上のことから、会社は真摯に社員の苦労に応え、申し入れの通り、満額の回答をすること。

会社の考え方

令和元年年末手当交渉 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、国内の景気判断について、「景気は、輸出を中心に弱さが長引いているものの、緩やかに回復している」として、5箇月ぶりに下方修正されました。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、緩やかな回復が続くことが期待されるものの、通商問題を巡る緊張、中国経済の先行き、英国のEU離脱の行方等の海外経済の動向等に加え、消費税率引き上げ後の消費者マインドの動向や相次ぐ自然災害の経済に与える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は、大企業製造業のみならず大企業非製造業及び全規模製造業、非製造業においても景況感が6月より悪化もしくは横ばいとなっており、3ヶ月後予想ではその大部分が更に悪化しています。これらに鑑みれば、景気の先行きについては極めて慎重に考えざるをえない状況といえます。

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110%、在来線名古屋近郊の輸送量が同101%となっています。新幹線については、上半期は堅調を維持していますが、足下の10月の輸送量は東京口で対前年を割り込んでおり、今後運輸収入がどのように推移していくか、注視する必要があります。また、通期では増収減益の予想となっていますが、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は、引き続き経営体力を可能な限り強化しなければならないことは明らかなです。

一方、賞与の世間相場についてですが、令和元年夏季賞与は前年を下回る傾向にあり、また冬季賞与についても年間臨給方式を採用している東証一部上場企業の全産業平均で前年を下回る傾向となっています。また、これまでも述べてきたとおり、当社の直近のボーナスの水準は世間と比較して極めて高い水準となっており、鉄道事業を中心として公益性の高い事業を営む当社としては、上期の業績が堅調であるとはいえ、短期の業績に着目するのではなく長期的視点での判断をすべきと考えているところです。

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。