

2022年度労働協約改訂及び労働条件改善第1回団体交渉

本部は8月18日、2022年度労働協約改訂及び労働条件改善に向け、第1回団体交渉を開催しました。J R 東海労の要求主旨、会社の交渉に臨む基本姿勢を明らかにした後、36協定の勤労情報・お盆輸送実績・EXカード現場説明についての、若干の議論を行いました。

組合要求主旨、会社の基本姿勢は以下の通りです。第2回団体交渉は8月22日13時00分から行います。

36協定の勤労情報について

組合：今日、勤労情報が出ていたが、ユニオンへ36協定に関して提案されたことが、掲示されていたが、何か新しいものがあるのか。

会社：新しいものというよりは、年度更新するものであり、10月1日からの36協定の提案である。新しいものはない。中身は変わらない。日付けだけが違っているだけである。

お盆輸送について

組合：お盆輸送で8/10～8/17まで対策本部を設けた。下りのピークは8/11、上りのピークは8/14としていたが、速報値はないのか。

会社：持ち合わせていない。まとまった情報がきていない。

組合：時期が来たらいずれ発表となるのか。

会社：毎年プレス発表しているので、毎年の時期で発表となる。

EXICカードについて

組合：EXICカードの使用方の現場説明のスケジュールはどうなっているのか。

会社：スケジュールは把握していないが、取り扱いの説明はすると聞いている。説明をまとめたものを準備していると聞いている。

組合：時期は10月実施なので、間に合うのか。

会社：そこは準備していると聞いている。そんな遠くない時期と思う。しくみ

そのものは難しくない。

組合：社員は初めてのことであるので、しっかり説明する体制を整えよ。イメージがつかない。今まで使用していた乗車証は返納するのか。

会社：そうである。

組合：10月1日に乗車したい社員が、前売りの9月1日に買う場合はどうなるのか。

会社：従来通り9月1日に割引証を使用し購入することになる。9月末まで割引証が使用できる。

組合：家族についてはどうか。

会社：社員のEXカードの紐付けとなる。社員はEXICカードで乗ってもらおう。

組合：家族が使用する場合、社員に50行程あるが、家族もその1行程となるのか。

会社：そうである。だから40行程から50行程に増やした。

組合：無制限にすれば良い。家族が数多く乗車する社員は不利である。

会社：全員同じ行程で乗車する場合は、1行程としていけると聞いている。しかし、社員はその場合、乗車券は自己負担となってしまう。

組合：いずれにしても、全社員が間違いなく使用できるように、現場で万全な説明を実施せよ。

J R 東海労働組合2022年度労働協約改訂及び労働条件改善要求要旨

会社は令和3年度決算について、2年連続の赤字決算を計上した。その原因は、新型コロナウイルス感染症による旅客需要の大幅な落ち込みとされている。しかし、令和5年3月期第1四半期決算（連結）では470億円の黒字を計上した。これは社員が感染リスクのある中で、安全・安定輸送を担った結果である。

このような社員に報いるためにも、山積した職場問題の解決に会社は努力しなければならない。併せて、少子化の進展をはじめとした社会関係の変化、高齢者雇用をめぐる社会状況の変化に会社として対応し、そこに働く社員の生活基盤を盤石なものとしなければならないし、社員の意欲・働き甲斐を感じられるものでなければならない。

従って、賃金はもとより、福利厚生面も充実させ、誰もが65歳まで働きがい

やモチベーションの高揚を図れるよう、会社は更に原資を増加して「人への投資」をこのコロナ禍だからこそ、改善・整備するべき時と考える。

一方、リニア中央新幹線建設について会社は、新たに品川～名古屋間の建設費用1.5兆円の建設費増額を発表し、7兆円を超える建設費用となった。また、大深度化トンネル掘削工事に見られるように、沿線住民の意見を無視し、建設スケジュールありきの対応に終始している。

テレワーク・リモート会議などの拡大や、先が見えない第7波のコロナ禍により、東海道新幹線の利用旅客が戻らず、今後、リニア中央新幹線建設を強行した場合、経営破綻をしかねない。即刻、リニア中央新幹線建設は中止にすべきである。

以上の主旨を踏まえ、J R 東海労は2022年度労働協約改訂及び労働条件改善に関する大幅な改善等を実現するよう強く要求するので、誠意ある回答をすること。

以 上

*会社の交渉に臨む基本姿勢は次ページ掲載

協約改訂交渉冒頭挨拶

今年度の協約改訂交渉を開始するにあたり、会社側の基本的認識について述べさせていただきます。

まず、当社の経営状況についてです。令和4年度第1四半期の決算は3期ぶりに最終黒字となったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、平成30年度比で新幹線の輸送人キロは67.8%、在来線の輸送人キロは80.9%にとどまっております、引き続き極めて厳しい状況が続いています。

また、当社を取り巻く経済状況も、内閣府の7月の月例経済報告によれば、「金融資本市場の変動や原材料価格の上昇、供給面での制約等による下振れリスクに十分注意する必要がある」と厳しい見通しが示されています。加えて、足元では新型コロナウイルス感染症が再び感染拡大傾向にあり、とりわけ当社を含む鉄道業など一部業種については非常に厳しい状況となっています。

こうした状況の中、当社は引き続き安全・安定輸送の確保を最優先に、サービスの一層の充実や需要喚起、社員の業務遂行能力向上、設備の強化など中長期的な視点で各種の取組みを着実に進める必要があります。加えて、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化するとともに、ICTをフルに活用し最も望ましい業務体制を構築する「業務改革」に取り組んでいきます。

当社はこれまでも人材を最大の経営資源と捉え、経営体力の強化に応じて労働条件の改善を重ねてきました。その結果、当社の労働条件は既に相当高い水準に到達していると考えています。加えて、現下の極めて厳しい経営状況を踏まえれば、本協約改訂交渉は、厳しい交渉にならざるを得ませんが、将来にわたって日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献するという使命を果たし続け、社員、家族が幸せを実感し続けられるために何が必要か、長期的な視点で、対等な立場で真摯に議論を行って参りたいと考えていますのでよろしく申し上げます。

以 上