

業務速報

NO. 1347
2023. 8. 18
J R 東海労働組合
発行 淵上 利和
編集 斉藤 孝紀

2023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17日、2023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、お盆輸送実績・新幹線ネット予約身障者割引き進捗状況・台風7号による新幹線輸送障害についての、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15分から行います。

会社冒頭挨拶について

組合：会社の冒頭挨拶にある「人材を最大の経営資源と捉え」とあるならば、働きやすい職場、モチベーションを持てる労働環境の創出を会社の責任で作りに出すことが重要である。

会社：真摯な議論をしていく。

組合：「業務改革」や「収益の拡大」について具体的にどのようなものを考えているのか。

会社：業務改革については検討の段階で成案ができ次第、各地方・各所属のところで示していきたい。収益の拡大についても知らせる時期に至っていない。

組合：収益の拡大と言うが、例えばJ R C Pによる車内販売の中止は、逆行するのではないか。

会社：お客様のニーズは日々変化がある。そのことを踏まえて適切なサービスの提供は大事である。また、労働人口の減少により、お客様にサービスを提供できないという背景事情もある。時代に適合を検討した結果である。

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8/13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：お盆輸送で輸送障害もあったが、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。

組合：お盆輸送はコロナ禍前の実績に戻った認識か。

会社：不測の災害があったので、実績を見てプレス発表となる。

組合：間違いなく利用客多いという実感である。

会社：台風の影響でまだ速報値は持ち合わせていない。お盆輸送についてプレス発表を参照してもらいたい。

組合：ビジネス客はコロナ禍前に戻る認識か。

会社：難しいと思う。完全ではないと思う。数値にも表れている。

新幹線ネット予約身障者割引きについて

組合：申第3号でも申し入れているように、JR東日本やJR西日本で来春、身障者割引きのネット予約サービスを開始する。わが社も検討し、実施すべきである。

会社：申第3号に基づき、関係箇所に進捗状況を確認中である。

組合：是非、身障者割引きのネット予約サービスを実現し、身障者に優しいJR東海をアピールせよ。やっと新大阪駅のホームの改良計画が明らかになった。新幹線各駅のホーム改良も随時実施していくのか。

会社：現時点では分からない。

組合：他の新幹線駅のホーム改良も早急に随時実施せよ。合わせてN700S用の渡り板スロープの改良を実施せよ。渡り板スロープの不具合は会社も認めている。

会社：状況を見ながらホーム改良が進んでいくのではないか。この協約改訂交渉の中で関連するものについては建設的な議論をしていく。

台風7号の輸送障害について

組合：静岡の大雨（16日～17日）の影響で下り9時間28分遅れ、休憩時間もない状態で上りも9時間12分遅れであった。到着したら待機といわれ「一睡もしていない」と主張したが受け入れられなかった。災害時における列車の運休、運用のあり方、乗務員の体調を含めて本社として検証する必要がある。さらに運用課と現場の連携も問題があるので検証をすべきである。

会社：想定外の事象だった。新幹線鉄道事業本部でしっかりと対応する。

組合：今回の事象に踏まえ、問題点を各地方で申し入れるので、検証・改善・対策について議論をせよ。そのためにも本社も把握に努めろ。

会社：今後に向けて、連携して社会的使命を果たしていく。

J R 東海労働組合2023年度 労働協約改訂及び労働条件改善要求趣旨

会社は令和4年度決算について、2期ぶりに大幅な黒字決算を計上した。令和5年度第1四半期においても最高益に近づく勢いである。これは社員が安全・安定輸送を担った結果である。

しかし、2023年度新賃金は、ベアはわずか1,000円であり、世間相場を大きく下回り、生活は苦しくなっている。

このような社員に報いるためにも、諸手当改善や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、品川～名古屋間の建設費用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。

7兆円を超える建設費用の資金調達の不透明さもあり、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。

以上の趣旨を踏まえ、J R 東海労は2023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5年度第1四半期の決算においては、コロナ禍からの回復に伴い、東海道新幹線・在来線ともにご利用が増加したことなどから、増収・増益の決算となっています。

一方、当社を取り巻く経済状況・景気動向ですが、内閣府の7月の月例経済報告によれば、「景気は、緩やかに回復しているものの、世界的な金融引締め等が続く中、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっている」と厳しい見通しが示されています。

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輸送機関としての使命を果たしつつ、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組んでいるところです。

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ころではありますが、本協約改訂交渉では、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。

以 上