

2024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20日、2024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・新幹線開業60周年を記念して、会社として社員へ考えていることについての、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15時30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ることが重要である。

会社：人材を最大の経営資源と捉えている。どのように社員の意欲・能力を高めていくかを課題としつつ、本協約の交渉をしていきたい。

組合：2・3年後に業務改革の一環として、ワンマン運転の拡大が出されているが、近々での業務改革の具体的施策はあるのか。

会社：地方協議で提示しているもの以外にはない。業務改革については成案ができ次第、各地方・各所属のところで示していきたい。

お盆輸送について

組合：お盆輸送について8月9日～8月18日まで対策本部を設けたが、速報値はないのか。

会社：8月19日にお盆輸送の概況についてプレス発表しているので、当社のHPを見ていただきたい。対前年比では上回っているが、平成30年比で見るとそこまで上回ってはいない。要因としては台風の影響で一日運休が発生した。また、巨大地震への警戒によって遠方の外出を控えたことも要因としてある。

組合：8月9日神奈川県での地震により、3時間程運行がストップした。会社は運休を出さずに対応した、

会社：安全最優先で対応した。

組合：その事象に対して８月９日出勤した社員は大変な思いで業務にあたったと思うが、地方からのそのことに関する申し入れがあった場合は、各地方で真摯な議論できるよう各鉄事を指導せよ。

会社：協約に則り適切に対応する。

新幹線開業60周年について

組合：新幹線開業６０周年に関して、会社は利用客に感謝の気持ちを込めて各種イベントを企画されているが、ＪＲ東海労としては社員にも感謝の気持ちを込めて、一人１０万円の支給を強く要求する。

会社：新幹線開業６０周年に限らず、社員の頑張りに報いるために期末手当とか処遇の改善を行っている。意見は承る。

組合：実現をせよ。新幹線開業６０周年記念として、社員にも還元せよ。

＊ＪＲ東海労の要求趣旨は次ページ掲載

2024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5年度期末決算については、前年比で大幅な増収増益の決算となった。また、令和6年度第1四半期においても、対前年同期比32.3%増の1,197億円を計上した。これは社員が安全・安定輸送を担った結果である。

しかし、2024年度新賃金は、格差ベアはわずか7,000円であり、世間の春闘相場からは大きく下回り、物価高騰には追いつかず社員の生活は苦しくなっている状況である。更に、現在会社から提案されている新人事・賃金制度の見直しの中で、人事考課がDランク2期連続で降格や降職される制度は認められない。

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。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。

一方、リニア中央新幹線建設は、品川～名古屋間で建設費用7兆円を超える建設費用となっている。また、会社は2027年リニア開業断念を宣言した。JR東海労の指摘通りにリニア中央新幹線建設スケジュールは大幅に遅れている。その大深度化トンネル掘削工事の中断や、岐阜県瑞浪市における水位低下、恵那市における有害物質検出の問題も露呈している。テレワーク・リモート会議などの拡大により、ビジネスの旅客が完全に戻ってきていない現実もある。建設費用7兆円を超える建設費用の調達も全く不透明であり、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、JR東海労は2024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6年度第1四半期の決算においては、東海道新幹線・在来線ともにご利用が順調に推移したことなどから、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、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」とされ、厳しい見通しが示されています。

こうした状況の中、コロナ禍を経て、当社は大きな変革期を迎えています。安全・安定輸送の確保を大前提に、今まで以上に新しい発想・技術によってサービスの創出に挑戦することで「収益の拡大」に取り組むとともに、「業務改革」を引き続き強力に推進し、経営体力の再強化を図る必要があります。そのためには、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を醸成し、過去のやり方に捉われることなく、挑戦を重んじ、成果を出すべく力強く物事を進めていく必要があります。

来年（令和7年）7月に実施する人事・賃金制度の見直しや昨年度（令和5年度）の協約改訂における自律的に生産性の高い仕事をするための働き方の導入は、前述した企業文化を醸成し、更に強い会社にしていくためのものです。

本協約改訂交渉においても、社員の皆さんが能力を高め、それを最大限に発揮し、やりがいを持って働けるような制度や環境を整えることを目指して幅広く議論を行ってまいりたいと考えております。また、今回は特に、多様な社員が安心感を持って、意欲高く働くための制度、具体的には育児・介護・治療・転勤といった分野において、社会的な要請を含め、議論を深めたいと考えています。

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