

業 務 速 報

2024年度年末手当再申し入れ団交 ビジネス客低迷で先行き不透明?? 社員の苦勞に應えず、対立で終了!

本部は11月18、『申第10号』に基づく2024年度年末手当再申し入れ団交交渉を開催しました。J R 東海労は、会社が回答した3.0ヶ月は要求とはほど遠く、社員の苦勞に應えるものではないとして、再申し入れを行いました。

本部は「多くの利益を上げているにもかかわらず、還元していない。そもそも安定的支給ベースなるものは、低額に抑えるための口実だ。会社はビジネス客がコロナ禍前に戻っていないことを理由としているが、それ以上にインバウンドで収益を上げている。社員は、休日出勤を強要され、年休も取れない中で、歯を食い縛っている。会社は先行き不透明のことも言っているが、年末手当は中間決算で判断すべきだ。リニアのために低額に抑えていることは許されない。要求通りの回答をせよ」などと迫りました。

しかし、会社は「前回の団体交渉で示した回答は、十分社員の苦勞に應えるものだ。当社を取り巻く状況は厳しい。リニアは大動脈輸送を二重系化するための当社の使命である。ビジネス客がコロナ禍前に戻っていないことは、先行き不透明である。回答を変える考えはない」などと、対立して終了しました。

本部は、持ち帰り検討としました。

『申第10号』の申し入れ内容と会社回答

今回の年末手当の回答を撤回し、J R 東海労の要求通り3.5ヶ月分の年末手当、及び、プラス1人10万円、専任社員にはさらに年末手当とは別に5万円を支給すること。

【回答】

令和6年度年末手当に関する見解は、11月12日の団体交渉において説明した通りであり、日本経済の動向、当社を取り巻く環境や経営状況、世間相場に加え、貴組合の要求の主旨なども踏まえて検討した結果、3.0ヶ月分という回答をしている。これを撤回して貴組合の要求に應じる考えはない。

主な議論

組合：当社を取り巻く環境とは何か。

会社：決算は増収・増益となったものの、ビジネス利用中心の平日は、平成30年度比で89%に止まっている。決して楽観視できない。

組合：楽観視できなくても増収・増益だ。

会社：増収・増益の決算がある一方で、今後は楽観視できない。

組合：年末手当は一時金だ。

会社：それを踏まえて、安定的支給ベースの2.9ヶ月にプラス0.1ヶ月とした。

組合：増収・増益は、一時金の大きな支給の材料だ。2016年度の間接決算（連結で1,957億円の純利益）では今よりも低いのに、年間6.05ヶ月出した。これについて会社はどう考えるのか。最高益を上げた2018年の間接決算では、2,208億円だ。今年度は、2,336億円だ。その意味では、3.0ヶ月は少ない。

会社：デジタルに数字を合わせて月数を決めるものではない。安定的支給ベースを一方で考えながらやってきている。何億円だからいくらと一致するものではない。当社を取り巻く環境や経営状況を見ながら回答した。

組合：安定的支給ベースと言ったが、令和2年の冬から4年の夏までの4回連続で、2.2ヶ月だった。赤字でも安定的支給ベースで出すべきだった。

会社：赤字では安定的支給ベースを約束できない。

組合：回答書にビジネス需要が89%と書かれているが、インバウンドは好調だ。そこを見るべきだ。

会社：全く見なかったわけではない。ビジネスとインバウンドが合わさって増収・増益となった。それを踏まえて2.9ヶ月に上乗せし、総合的に判断し、3.0ヶ月とした。ビジネスが低調ということは、楽観視できない。

組合：何度も言うが、間接決算が基本だ。一時金だ。先行きの話ではない。

会社：当社の事業体を考えると、業績だけを見て払うべきではない。

組合：業績を見て払うべきだ。将来的に不安定になれば下げるのだろう。

会社：下げるというのではない。それを見て決める。

組合：3.5ヶ月出すためには何億円の利益が必要なのか。

会社：計算では決められない。

組合：結局は出さないということだな。

会社：・・・。

組合：8月の台風の時に、何日も帰宅できなかった社員が大勢いた。そういう苦勞に応える気はないのか。

会社：それはない。

組合：苦勞に応えていると思っているのか。

会社：賞与だけではない。

組合：そうは言っても、休日出勤は強要されるし、年休も取れない。どうやって社員に報いるのか。

会社：年休が入らないのか。

組合：そうだ。例えば、沼津運輸区の車掌の予備は1人だ。東京の運輸所も同じだ。そういう苦勞が分かれば、3．5ヶ月出すべきだ。普段の業務の苦勞に対しても応えていない。

会社：・・・。

組合：前回の団交の説明を聞くと、キャッシュフローの流れを考えれば、リニアに注ぎ込んでいるとしか考えられない。水涸れ、地盤沈下など被害が出れば補償しなければならない。そのためには金が必要だ。利益剰余金も3兆円台から4兆円台になった。全てはリニアに回すと聞こえる。リニアのために3．5ヶ月は出さないということだ。

会社：リニアのためにだけ資金繰りをしているのではない。安全投資もしている。リニアにお金を使うのは勿論だが、会社の使命のためにお金を使う。

組合：リニア、新幹線、在来線の3世代と言うが、一番金がかかるのはリニアだろう。

会社：新幹線も在来線もお金はかかっている。物価なども当時から変わっているので、比較はできない。

組合：リニアに10兆円投資した、リニア単独でいくら収益を上げたかとなる。

会社：単独ではなく、一体で考えている。それで国交省から認可を受けている。単独では出しにくい。新幹線がダメになっても、二重系化でお客様をしっかりと運ぶことが当社の使命でやっていくことだ。それを経営できるようなお金の使い方をしていく。

組合：新幹線の乗客がリニアにスライドしていく。今後人口はどうなるのか。

会社：減る。

組合：人口が減っていく中で、新幹線に乗るのか。ビジネスマンが減っていく。そうしたらどうするのか。そういうことが分かっているから、どんどん退職していく。人材確保のための展望、会社の展望がない。ビジネスが減ったと言うが、インバウンドで穴埋めできている。

会社：インバウンドは分かるが、数字を見るとビジネスが戻っていない。

組合：ビジネスがどうのこうのではない。年末手当は第2四半期で判断するべきだ。賃金を下げることしか聞こえてこない。現場社員は「何で3．0か」と怒っている。JR東海労はユニオン組合員の声を代弁しているのだ。新幹線開業60周年の一時金で出すとか、去年のJR西日本のよ

うにしていかないと、不満どころの騒ぎではない。年休は出ない、10日連続勤務だとか、不満爆発だ。現場との乖離がありすぎだ。もっと考えよ。

会社：・・・。

組合：社員の生活は苦しくなっている。年末手当は生活給の一部だ。プラスいくらかを支払う気はないのか。

会社：そのような考えはない。

組合：社員の感情としては、3.0ヶ月では足りない。モチベーションも下がっている。平成17年は3.1ヶ月出した。出す余力は充分ある。

会社：3.0ヶ月を撤回する考えはない。

組合：要求は、3.5ヶ月プラス一律10万円、専任社員はプラス5万円だ。そこに近づけないということだな。

会社：要求とは差があるが、会社としては精一杯の回答だ。

組合：社員のモチベーションが下がる。会社の認識はどうか。

会社：モチベーションのためにということではない。日々の業務で高めるものである。回答の通りだ。

組合：要求とかけ離れている。納得できない。対立を確認し、持ち帰り検討とする。

以 上