

2025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19日、2025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 東海労の要求趣旨、会社の交渉に臨む基本姿勢を明らかにした後、お盆輸送状況やお盆輸送期間中に発生した、新幹線車両の側カウル落失・床下機器火災事故に関して、現時点での明らかになったことや会社の考えていることについて、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、ブラッシュアップを図るために、本協約の交渉をしていきたい。

組合：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や実施時期等はあるのか。

会社：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と考えている。

お盆輸送期間中の車両不具合・火災事故について

組合：お盆輸送利用の速報値はどのようになっているか。

会社：昨日、プレスで速報値を発表した。大きな輸送障害もなく輸送量対前年比113%を記録した。

組合：この数字で回復した認識か。今までは回復していないだった。

会社：着実に回復しているとの認識である。平日の状況、法人会員の動向、インバウンドの状況、大阪万博もあり回復しつつある。

組合：インバウンドや大阪万博もあり、輸送量は400万人を超えた。過去最高である。そこを担った社員の苦労や努力を考えろ。

組合：業務改革を否定はしないが、しかし行き過ぎている面もある。車掌長業務を見てもう限界の状況である。それでもあらたな業務を担わせようとしている。運輸営業部を指導せよ。

組合：そのお盆輸送期間中なのに8月13日に明らかになった、掛川～静岡間の上り線で発見された車両床下側カウルについて、現時点で判明していることを明らかにされたい。

会社：現時点、まだ把握されていない。

組合：また、8月15日に米原～岐阜羽島間走行中の、こだま764号9号車床下機器からの火災と煙が出て、岐阜羽島駅で消防車5台が出動し、2時間後の鎮火したと報道された。現時点で判明していることを明らかにされたい。

会社：現車が今現在も現地に在線しており、詳細については把握できていない。

組合：お盆輸送期間中であり、大事に至らなかったことは幸いしたが、旅客に対しては多大な迷惑を掛けたことは事実である。その事象に対して対応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。

* J R 東海労の要求趣旨は次ページ掲載

2025年度労働協約改訂及び労働条件改善要求趣旨

会社は2025年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8年3月期第1四半期決算においても、単体における純利益は対前年同期比121.6%増の1,390億円を計上した。これは社員が日々安全・安定輸送を担った結果である。

しかし、2025年度新賃金は、格差ベアはわずか8,000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、今年度4月より実施されている新人事・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各工区においてリニア中央新幹線建設工事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2025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、組合員の皆さんには、日ごろから安全安定輸送の確保・経営体力の再強化・中央新幹線計画の推進等の施策に精力的に取り組んでいただいていることに、感謝いたします。

続いて、足元の業績についてですが、大阪・関西万博の開催に伴うご利用増等もあり、2025年度第一四半期における単体の営業収益は、対前期比110.7%となり、当社の業績も着実に回復してきております。これも組合員の皆さんの尽力の賜物であり、改めて感謝申し上げます。

ただ、業績が回復したからといって、我々は決して守りに入ることなく、最も大切な安全の確保を大前提として、今まで以上に新しい発想・技術によって「収益の拡大」と「業務改革」を柱とする経営体力の再強化を図る必要があります。

2025年7月から施行された新しい人事・賃金制度は、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化の醸成に向け、社員全員がチャレンジ精神を持って仕事に取り組み、求められる役割に応じて能力を最大限に発揮し成長できる環境を整えることを目的にしています。

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。

直近では、育児・介護・治療・転勤等に係る制度の見直しを行い、社員の生活に大きな影響を与える「育児」「介護」「治療」「転勤」等の分野における諸制度のブラッシュアップを図る等、当社はこれまでも人材を最大の経営資源と捉え、労働条件の改善を重ねてきました。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。