

年末手当交渉開始！

年末手当3. 2ヶ月を獲得しよう！

2008年末手当第1回団体交渉

本部は10月24日、年末手当の第1回団体交渉を開催しました。既に10月15日「申第13号」で支給月数3. 2ヶ月の年末手当要求を提出しています。

第1回団体交渉ではJ R 東海労が要求の趣旨説明を行い、それに対して会社側が考え方を明らかにしました。

1. 年末手当は基準内賃金と補償措置額の3. 2ヶ月分とすること。
2. 組合員が納得しない年末手当のカットはやめること。
3. 回答は、11月15日までとすること。
4. 支払いは、12月1日までとすること。

【J R 東海労の要求趣旨】

サブプライムローン問題に端を発したアメリカの金融大手の深刻な影響を受けて、日本経済にもその影響が広がることが懸念される。また、他輸送機関との競争等、J R 東海を取り巻く厳しい状況のなか、平成20年度4月～6月期の第1四半期連結会計期間における東海道新幹線の輸送人キロは、前年同期に比べ101%、在来線は100%となった。これは社員の休日出勤や日夜にわたる安全・安定輸送に対する努力の結果であることは言うまでもない。

さらに夏季輸送期間の輸送量では、東海道新幹線が対前年比102%、在来線の特急

列車が同95%、合計101%と概ね順調に推移した。そして、新幹線の運転本数に至っては、お盆期間中では過去最多の一日平均337本（前年+13本）を運転し、8月17日上り乗車人員は23万4千人と、夏季期間では過去最多を記録した。また、11月21日には秋の期間中最多の373本を運転するなど、社員は最大限の努力をした。

したがって、この社員の努力と期待に十分応えるためにも誠意ある回答をすること。

【会社側の考え方】

10月の月例経済報告によりますと、景気は弱まっており、輸出や生産、企業収益などは減速傾向にあるとされている。また、今後の景気の先行きについても、更に厳しくなるリスクが存在することを留意する必要があるとされている。

当社を取り巻く環境についてですが、上半期の輸送実績は、新幹線・在来線普通とも累計では前年比100%を超えているものの、在来線の特急の輸送量は前年を割り込んでいる状況である。平成21年3月期業績予想では、下半期は連結・単体とも減収減益を見込んでいるが、景気の先行きについては不透明感が増しており、航空会社をはじめとする対抗輸送機関との激化とあいまって、今後一段と厳しい状況となることを予想している。

冬のボーナスの世間相場については、年間臨給方式を採用している企業では、微増していることが伝えられているが、企業収益の減少傾向や、企業状況判断の悪化を踏まえると、極めて厳しい状況にある。

当社のボーナスの基準は、既に世間的に見て相当高水準となっており、ほぼ上限に達しているのではないかと考えている。このように、当社の経営環境は、今後極めて厳しい状況になっていくと思われるが、貴側の述べられた要求の主旨なども含め、真摯に議論していく。

以上のように、組合側、会社側が考え方を明らかにしました。次回は11月5日、第2回団体交渉を開催します。年末手当満額回答を勝ち取るために、職場から声を上げ奮闘しよう！

以 上