

2010年度協約・協定改訂第1回団体交渉 あらためて明らかとなった認識の違い！ まさか！さらに搾り取る気か！？

会社曰く「労働条件は相当高い水準に達している！

見直すべき点がないかの検証も大切！」

本部は8月19日、2010年度協約・協定改訂に向けて、第1回団体交渉を行いました。組合、会社の主旨および基本的な姿勢は下記の通りです。社員よりも世間体を気にするような会社の姿勢を許さず、私たちは闘います！

JR東海労要求主旨

2010年度労働協約・協定改訂にあたって、J R 東海労の考えを述べます。

景気低迷の底は脱出したと言われているものの、実感的にはまだまだ景気が回復基調にあるとはいえない状況ではある。しかし、海外経済の改善や政府の緊急経済対策をはじめとする政策効果などにより、企業収益の改善が続く中で、景気が自律的な回復に向かうことへの期待がされている。

そのような中、J R 東海の輸送状況は、悪条件が重なった昨年ではあるが、それと比べて106%と回復を見せている。又、平成21年度期末連結決算では、営業収益が1兆4,866億円を上げ、経常利益も1,652億円を確保した。これは、何よりも現場で働く社員が懸命に努力した結果である。会社としてこの社員の努力に応えることは至極当然のことである。

さて、現在もJ R 東海労に対して基本協約が締結されていないことや、長年にわたって組合事務所を便宜供与しないこと、さらには3月16日にはまたもや最高裁判所によって掲示物撤去に対する不当労働行為が決定されたことなどに象徴されるが、今もなお会社によるJ R 東海労に対する不当差別や偏見が行われている。昨年11月19日には、東京都労働委員会から基本協約の未締結に対して、会社の不当労働行為を認めた救済命令も出された。このような行為は社会的にも決して許されるものではない。会社は法律を遵守し、不法行為を直ちに止めるべきである。特に、会社が「場所がない」と主張し、組合事務所の便宜供与を行わないことは、組合の弱体化を狙った不当労働行為以外の何ものでもない。場所は現存している。会社は直ちに組合事務所の便宜供与を実施すべきである。

社員によるIC乗車券不正使用・飲酒にまつわる事象等など、この一年間で多くの不正や不祥事が発覚した。私たちJ R 東海労は、これらの事態は会社に内在する重大な問題として捉えてきた。これは、社員の、人事・賃金制度や運輸系統の社員運用による待遇の悪化に対する不満と、会社の締め付けによって起きた歪んだ不満。これらを解消しようとする一つ現れである。これらのような不当労働行為や不祥事などは、まさにこの間の組合差別と社員管理の労務政策の破綻の結果として捉えるべきである。

リニア中央新幹線は、国土交通省交通政策審議会・鉄道部会・中央新幹線小委員会で議論がされている。会社は、東京～名古屋間を2027年開業に向けて計画を進めているが、リニア中央新幹線は安全・建設計画（建設費）・環境破壊など多くの問題がある。会社の将来・組合員の生活が揺らぎかねない問題を、労使の具体的な協議もなしに進めることなど言語道断である。JR東海労はこのようなりニア中央新幹線構想には反対である。

一方的なマニュアルの押し付けによって安全は確立されない。社員の負託に応じてこそ会社の生命でもある安全が守られるのである。本年度も賃上げはベアゼロ回答であった。又、多くの社員は定昇が昨年よりも減額となった。このままでは社員のやる気は失せる一方である。

以上のような状況では会社に明るい展望はない。当然組合員の未来も閉ざされてしまう。したがって、将来にわたって安全で安心して働ける労働条件と職場環境を整えるために、2010年度協約・協定改訂について141項目を申し入れるので、誠意ある回答を行うよう求めます。以上。

会社の基本的な姿勢

今年度の協約改訂交渉を開始するにあたり、交渉に臨む会社側の基本姿勢について述べておきたいと思えます。

まず、当社を取り巻く経済状況や景気動向についてですが、内閣府の8月の月例経済報告によると、景気は着実に持ち直してきており、自立的回復への基盤が整いつつあるが、失業率が高水準にあるなど依然として厳しい状況にあるとされています。

また、先行きについては景気が自立的な回復へ向かうことが期待されている一方、海外景気の下ブレ懸念やデフレの影響など、景気を下押しするリスクが存在することに留意する必要があり、雇用情勢の悪化懸念が依然残っていることにも注意が必要とされています。

そのような環境下における当社の経営状況についてですが、平成22年度第1四半期の輸送状況は、景気低迷や高速道路料金値下げ政策の影響が続いたものの、昨年受けた新型インフルエンザによる影響の反動もあり、新幹線の輸送人キロが対前年比で106.8%、在来線の輸送人キロが対前年比で100.2%となりました。また、第1四半期における単体の運輸収入は、対前年比6.2%増（157億円増）の2,697億円となりました。しかしながら輸送人キロを対前々年比で見ると、新幹線で93.0%、在来線で97.3%に止まっていることから、依然として厳しい状況に変わりはありません。今後は、政府の経済対策の終了などにより、景気が下ブレすることも懸念されるとともに高速道路料金値下げ政策のゆくえが不透明なままであること、10月の羽田空港発着枠拡大による影響が見込まれることから、一段と厳しい経営環境になることも覚悟しておく必要があります。

したがって、今後、安全安定輸送の確保を最優先により質の高いサービスの提供を継続することを大前提として業務全般にわたる低コスト化の徹底や効率的な業務遂行などに不断に取り組み、経営体力を強化していく必要があると考えています。

以上のように厳しい経営環境下において今回の協約改訂交渉を行っていくこととなりますが、先述した厳しい経営環境を踏まえつつ、すでに相当高い水準に到達している当社の労働条件について、その水準が世間レベルから乖離していないか見直すべき点はないかということについても常に検証していくことも大切であると考えています。以上の認識のもと、今次交渉における真摯な議論を行ってまいりたいと考えておりますのでよろしくお願ひします。以上。