

2011年度協約・協定改訂第1回団体交渉 社員あっての会社だ！ 職場の問題点を改善せよ！

本部は8月18日、2011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。

私たちは、社員よりも世間体を大事にし、社員の切実な声をないがしろにしようとする会社の姿勢を許さず、皆さんの切実な気持ちを代弁していきます。

JR東海労要求主旨

3月11日の東日本大震災により日本の経済は大打撃を受けた。しかし、被災地はもとより、日本全体の復興の努力により経済は上昇傾向にある。今後は具体的な復興に対する取り組みにより、経済はさらなる上昇が見込まれている。そのような中、J R 東海の状況は、東日本大震災発生時当初において旅行の差し控えなどの影響により乗車人員の減少があったものの、社員の努力により現在においてはほぼ昨年並みになっている。2010年度の決算も社員の努力により当社発足以来3番目に高い純利益を上げることができた。会社として、このような社員の努力にしっかりと実をもって応えるべきである。

昨年会社は、無条件で5年ぶりに基本協約を締結した。そもそも、基本協約を締結することに対して条件を付ける会社など前代未聞である。そのことは東京都労働委員会が不当労働行為と認定したことに示されている通りである。会社は、改めてこのことに反省をすべきである。

さて、基本協約の改訂の交渉を行うにあたり、この間の会社による不誠実な回答にも現れているが、基本協約をはじめ、職場環境に対して社員は不満に満ちている。それは、J R 東海労働組合員にとどまることなく、多くの社員が実感し改善を求めているところである。

東日本大震災が起き、政府や電力会社からの節電の要請があり、その協力は、会社のみならず国民的にも行われているところである。しかし、協力と、協力を理由とした労務管理の強化や労働環境を悪くすることとは別次元のことである。現在、このことに関する多くの問題がある。

又、職場には他にも多くの問題がある。例えば、安全問題ではA T S - P Tに関わる会社の不手際による多くの問題や震災時における新幹線の運行に関する問題等。経営に関しては、国土交通省の指示により具体的に建設されようと

しているリニア中央新幹線において、労働組合を一切無視した推進。東日本大震災を理由にした様々な労働環境の悪化。J R 東海労の組織破壊を狙った専任社員雇用条件や専任社員等に対する高齢を加味しない冷たい対応。ベアゼロや昇給額の逡巡でやる気を損ねる人事・賃金制度。本人の意思を無視した運輸系統の社員運用。マニュアルの強要を第一とする誤った職場管理や安全管理等など、問題点は山積している。

社員が心の病や自殺に至ることが未だに発生しているのはなぜか。それは、会社が自らの責任を放棄し、その責任を社員に転化しているからである。社員がそれぞれの幸せのために J R 東海を発展させる努力をしている。しかし会社はその努力など眼中にいない。努力を認めないから労働組合の要求にも無関心であり、その要求を認めようとしめない。このような状態では J R 東海に未来はないと私たちは危惧する。

このままでは会社に明るい展望はない。当然社員のやる気も失せ、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、今こそ真摯に社員の声を代表する労働組合の意見を聞き、不満の解消、現状の改善を前提とした議論をすべきである。そのために2011年度協約・協定改訂の申し入れに対して誠意ある回答を行うこと。

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います。

当社を取り巻く経済状況や景気動向についてですが、3月11日の東日本大震災以降、日本経済は地震の直接的な被害ばかりではなく、原子力発電所の事故の影響もあいまって、非常に厳しい状況に立たされています。

内閣府の8月の月例経済報告によりますと、景気は東日本大震災の影響により、依然として厳しい状況に立たされています。しかし、先行きについては景気の持ち直し傾向が続くことが期待される一方で電力供給の制約や、原子力災害の影響、海外景気の下振れ懸念に加え、為替レート・株価の変動等によっては、景気が下振れするリスクが存在するとともに、デフレの影響や、雇用情勢の悪化の懸念が依然残っていることにも注意が必要としています。また、15日に発表された4－6月期のGDP速報値を見ましても東日本大震災の影響が色濃く反映されて年率換算で－1.3%とマイナス成長となっています。更に、欧米各国の財政問題や、新興国経済の先行き懸念、直近の急激な円高などを考慮すれば先行きについても引き続き予断を許さない厳しい状況であろうと考えています。その様な環境下における当社の経営状況についてですが、平成23年度第1四半期の輸送状況は、東日本大震災直後の経済活動の停滞や、観光需要の低迷等の影響による大幅なご利用の減少から次第に回復したものの、新幹線の輸送人キロが、対前年比で92.4%、在来線の輸送人キロが対前年比で97.0%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7.5%減（201億円減）の2,495億円となりました。今後については、海外景気の下振れ懸念ばかりでなく国内の政治情勢の混乱が一層先行きを不透明にしており、一段と厳しい経営環境になることを覚悟しておく必要があります。こうした厳しい経営環境の中においても、当社は日本の大動脈輸送を担うという社会的使命を果たし続けていかなければなりません。

従って、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より一層の徹底や、効率的な業務遂行等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もふまえつつ、既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、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、今次交渉において真摯に議論を行って参りたいと考えていますのでよろしくお願いします。

第2回協約・協定団体交渉は、8月24日です。安全で安心して働きやすい職場づくりのために闘おう！

以 上