業務速報

2014年度年末手当および商品券の支給に関する第1回団体交渉

年末手当3.5ヶ月を勝ち取ろう！

東海道新幹線開業50周年記念5万円分の「商品券」を勝ち取ろう！

本部は10月29日、『申第11号』に基づく、2014年度年末手当および商品券の支給に関する第1回団体交渉を開催しました。本部から要求主旨説明を行い、会社は今次交渉に臨むにあたっての考え方を示しました。

会社は、経営状況について輸送状況が、新幹線の断面輸送が東京口で対前年102%、在来線優等列車の断面輸送量が中央線不通の影響もあり92%、在来線名古屋近郊の乗車人員が102%、新幹線の好調を受け増収の決算となると思われるとしました。しかし、費用の増加傾向に加え、観光需要の反動が予想されるため経営環境について、慎重な見方をせざるをえないこと、直近のボーナス水準が世間相場に比して極めて高い水準であると主張し、今期年末手当を低額に押さえ込もうとしています。

本部は、好調な業績の結果は社員が安全・安定輸送に向けて努力してきた結果であることから、会社は社員に利益を還元すべきだとの考えを主張しました。また、職場で汗して働く仲間の苦労に伝えるべく、年末手当3.5ヶ月と新幹線開業50周年記念の5万円分の「商品券」支給を求めてきました。本部は、粘り強く交渉を進めていきます。要求獲得に向けて職場から声を上げていきましょう！

第2回団体交渉は11月4日に開催します。

会社は社員に利益を還元せよ！

JR東海労の要求

1. 年末手当は基準内賃金と補償措置額の3.5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. 東海道新幹線開業50周年を記念し、これまでの社員と家族の努力に報いるため、全国で使用可能な5万円分の「商品券」を年末手当とは別に支給すること。
4. 回答は11月7日までとすること。
5. 支払いは12月1日までとすること。

JR東海労の要求主旨

J R 東海の平成26年度第1四半期における決算は、増収・減益ではあったが単体の営業収益が前年同期比102%となる3,132億円を計上し昨年度を上回る増収となった。平成25年度決算に引き続き好調な業績を築き上げることができたのは、社員の安全・安定輸送に向けた努力があったからこそである。

内閣府が公表した10月の月例経済報告では、「景気は、このところ弱さがみられるが、緩やかな回復基調が続いている」と景気が回復に向かっていることが示されつつも、「個人消費は、持ち直しの動きが続いているものの、このところ足踏みがみられる」としている。これは労働者の賃金が物価上昇に見合ったものになっていないがために、消費に向ける余裕がなくなっていることによるものである。

会社は今年度の賃金について6年ぶりにベースアップを行ったが、その額はJ R 東海労の要求からほど遠い1,500円というものであり、物価上昇分を補えるものとは言い難いものであった。また2014年度夏季手当についても、会社はさまざまなマイナス要素をあげ、J R 東海労の要求を大きく下回る支給月数にとどまっている。

J R 東海労は、社員の努力によって好調な業績を築き上げ、東海道新幹線開業50周年を無事に迎えることができた今こそ、要求に応え年末手当の満額回答を行う時であると考え。これによって、消費意欲の向上を図ることができ、景気回復の一翼を担うことができるものと考え。

J R 東海労は以上の認識を踏まえ、2014年度年末手当について基準内賃金と補償措置額の3.5ヶ月分とすることを強く求める。また、東海道新幹線開業50周年を記念した5万円分の商品券の支給についても、これまでの社員と家族の努力により一層報いるために、強く求めるので誠意ある回答を行うこと。

会社の考え方

ただ今、貴側から要求の趣旨説明を伺いましたが、本日から交渉を始めるにあたり、会社側の考え方を述べておきます。

まず、我が国における経済についてですが、内閣府発表の10月の月例経済報告によりますと、景気は、このところ弱さが見られるが、緩やかな回復基調が続いているとされ、先行きについては、当面弱さが残るものの、雇用・所得環境の改善が続くなかで、各種政策の効果もあって、緩やかに回復していくことが期待されるとされています。しかしながら、駆け込み需要の反動の長期化や海外景気の下振れなど、我が国の景気を下押しするリスクに留意する必要があるとされており、さらに9月調査の日銀短観において大企業製造業の景況感は、2四半期ぶりに改善が示されているものの、3ヶ月後の先行きについては、製造業・非製造業ともに必ずしも前向きに捉えているわけではない企業が多いことを鑑みれば、今後について決して楽観できる状況ではないものと考えています。

次に、当社の経営状況について、本日午後、今年度第2四半期の決算発表が予定されておりますが、上半期累計での輸送概況は、新幹線の断面輸送量が東京口で対前年102%、在来線優等列車の断面輸送量が中央線不通の影響もあり同92%、在来線名古屋近郊の乗車人員が同102%となっております。新幹線の好調を受け、増収の決算になるものと思われまます。

しかしながら費用も増加傾向であることに加え、下期は昨年の観光需要の反動が予想されるなど様々なリスク要因が存在しており、経営環境について、引き続き慎重な見方をせざるをえない状況にあります。

したがって、今後とも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し、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体制の構築等に不断に取り組むことで、経営体力を強化し続けなければなりません。

また、ボーナスの世間相場についてですが、平成26年夏のボーナスは前年を上回る傾向にあり、冬のボーナスについては、東証1部上場企業のうち年間臨給方式を採用している企業の全産業平均では3年ぶりにプラスに転じたものの、非製造業では引き続き前年を下回る状況にあります。

一方、当社の直近のボーナスの水準は世間と比較して極めて高い水準となっており、鉄道事業を中心とし公益性の高い事業を営む当社としては、当社の第2四半期累計期間における業績が堅調であるとはいえ、それだけをもって近視眼的な判断をするべきではないと考えているところです。

今次交渉でも、当社の置かれている環境、経営状況は勿論、世間相場や社員の生活なども考慮するという当社の賃金決定の基本的な考えに則り、貴側が述べられた要求の趣旨なども含め、真摯に議論してまいりたいと考えています。