

業務速報

2015年度年末手当に関する第1回団体交渉 いったいいつになったら 現場社員の労苦に応えるのか！ 年末手当3.5ヶ月を勝ち取ろう！

本部は10月28日、『申第10号』に基づく、2015年度年末手当に関する第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、会社は今度交渉に臨むにあたっての考え方を示しました。

会社の利益は過去最高益を記録しそうな勢いにあります。それを導いた原動力は間違いなく現場で汗し働く社員です。その社員に報いることは至極当然のことであり、会社には十二分にその体力があります。本部はこのことを要求主旨の中でも声を大にして訴えました。会社は中央新幹線の建設工事などがあり、今後も経営基盤の盤石化が必要と表明し、あたかも年末手当を低額に押さえ込もうと言わんばかりでした。しかし今年末手当に関していえば会社の言い訳もその程度のもので迫力に欠けた発言要旨でした。今こそ現場で汗して苦勞した者が報われなければなりません。そのために東海労は闘います。次回団体交渉は11月2日です。

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をやめること。
3. 回答は11月6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 2 0 1 5 年 度 年 末 手 当 に 関 す る 要 求 の 主 旨

2015年度年末手当交渉を取り巻く状況は、景気は緩やかな回復基調が続いている中で企業収益は改善され、先行きについても雇用・所得環境の改善傾向が続く。そして各種政策の効果もあって、緩やかな回復に向かうことが期待されている。

又、円安の影響等で海外からの訪日外国人は、2015年9月対前年同月比46.7%増の161万2千人で過去最高となったことから、今年の累計も1,448万人に達し過去最高となった。このためJ R 東海を利用する訪日外国人客も増加している。

これらのことからJ R 東海の平成27年度第1四半期における決算は、ビジネス、観光共順調に推移して、運輸収入が3,101億円前年同期比118億円増（4%増）となり、単体の経常利益が1,361億円、前年同期比212億円増（18.5%増）となった。

これは現場の社員の計り知れない労苦によってなし得た利益である。さらに、ゴールデンウィーク輸送、夏季輸送、シルバーウィーク輸送を含めた第2四半期の旅客の利用状況から、第2四半期の決算は、運輸収入、経常利益とも史上最高の決算となると考える。

これらの利益は、慢性的に不足している要員状況の中で、社員が好まなくとも休日出勤をさせられたり、年休を抑制されたりしながらも会社に協力して、日常業務はもとより、災害時、異常時の対応等により、安全、安定輸送を支えたがゆえに得られた利益である。

現場の社員の労苦によって得た破格な利益があるにもかかわらず、会社はさまざまなマイナス要素をあげ、昨年末の期末手当を抑え、ベースアップも2,000円（0.63%）に抑え、2015年度夏季手当についても、J R 東海 労 の 要 求 を 大 き く 下 回 る 支 給 月 数 に と ど め た 。 は た し て 現 場 の 社 員 は い つ 報 わ れ る の で あ ろ う か 。

もし中央リニア新幹線建設のための留保があるとしたら、今もそのような非現実的なリニア中央新幹線建設など多くの社員は望んでいない。圧倒的に多くの社員が望んでいることは、会社が年末手当をどれだけ多く支給するかなのである。

現場の社員によってなし得た利益を、社員に支給することは当たり前のことである。会社役員の破格な報酬に比べれば、すずめの涙でしかない。現場の社員なくして会社の存在などありえない。

会社は、この間J R 東海 労 の 多 くの 組 合 員 に 対 し、 恣 意 的 な ボーナスカットを行ってきた。10月21日、三重県労働委員会でもたまたま不当労働行為救済命令が出された。幾度となく繰り返される不当労働行為を見れば、この間の期末手当のカットもJ R 東海 労 を 敵 視 し た 不 当 労 働 行 為 で あ る こ と は 明 白 で あ る 。 よ っ て、 組 合 員 が 納 得 し な い 年 末 手 当 の カ ッ ト を や め、 会 社 は 真 摯 に 現 場 社 員 の 労 苦 に 応 え、 申 し 入 れ の 通 り 満 額 の 回 答 を す る こ と 。

会社の考え方

平成 27 年年末手当交渉 第 1 回発言要旨

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。

内閣府発表の 10 月の月例経済報告によりますと、景気の先行きについては、中国を始めとするアジア新興国等の景気が下振れし、我が国の景気が下押しされるリスクも指摘されており、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が悪化し、3 ヶ月後の先行きについては、全規模の製造業、非製造業とも足下よりもさらに悪化する見通しであることなど、当社を取り巻く外部環境については決して楽観すべきではありません。

当社の経営状況については、本日午後、今年度第 2 四半期の決算発表が予定されていますが、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 104%、在来線優等列車の断面輸送量が昨年の中央線不通の反動もあり同 113%、在来線名古屋近郊で同 102%となっています。ビジネス・観光ともに好調なご利用を受け、増収の決算になるものと思われまます。

一方で、中央新幹線の建設工事や東海道新幹線の大規模改修工事、JRゲートタワー計画といった当社の将来に向けた重要な施策を今後とも着実に推進する必要性に鑑みれば、これからも安全安定輸送の維持はもとより、提供するサービスにますます磨きをかけ、より多くのお客様により多くご利用いただいて収益の拡大を図ること、業務全般にわたる低コスト化の取組みや効率的な業務遂行体制の構築等に不断に努めることを通じて、経営基盤を一層盤石なものにしていくことは当社にとって避けることのできない課題です。

ボーナスの世間相場は、平成 27 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も、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前年を上回る傾向にあります。しかしながら、当社における期末手当を含めた労働条件は、世間と比較して既に高い水準にあります。加えて鉄道事業を中心として公益性が高い事業を長期的な観点から営む当社としては、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、それだけに着目することなく中長期的な視野にたった判断が大切であると考えます。

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。