

協約・協定改訂第1回団体交渉 働く者に、やる気が芽生える 会社環境をつくろう！

2010年度協約・協定改訂に当たっての組合側主張(主旨)

JR東海の輸送状況は、昨年と比べて106%と回復を見せ、平成21年度期末連結決算では、営業収益を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。会社としてこの努力に応えることは至極当然である。

さて、3月16日に、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に象徴されるが、今もなお会社によるJR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。

社員によるIC乗車券不正使用や飲酒にまつわる事象など、この一年間で多くの不正や不祥事が発覚した。JR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等は、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、安全・建設計画(建設費)・環境破壊等多くの問題がある。会社の将来・組合員の生活が揺らぎかねない問題を、労使の協議なしに進めることなど言語道断である。このようなリ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・協定改訂の申し入れに誠意ある回答を行うこと。