



2021年度冬のボーナス満額を勝ち取ろう！ シリーズ⑥

無駄なリニア投資はやめろ！ 3. 5ヶ月支給は可能だ！ 年末手当第1回団交で趣旨説明

本部は10月21日、2021年度年末手当の第1回団体交渉を開催しました。本部は下記の通り、趣旨説明（概要）を行いました。また、各労組が行った年末手当要求の『勤労情報』が発行されていないことについて、本部は理由を聞きました。しかし、会社は「発行は会社の判断だ。理由を言う考えはない」と不誠実な態度に終始しました。

そして、新幹線豊橋駅で発生した触車事故対応に呼び出された休業中の社員に対し、現場は「労働時間が1日分に2時間満たず、トータルの労働時間から差っ引く」としたことについて本社の見解を求めました。会社は、事実経過を知らないので調査すると回答しました。

令和3年度第1四半期の純損益は263億円で、昨年同時期は純損益が659億円であった。コロナ禍ではあるが、経営状況が改善する証左である。また会社は、運輸収入予測を2018年度比で年度末には80%戻すことを明言している。このことは現場の社員の計り知れない苦勞によって実現できている。

しかし、会社は協約改訂交渉の回答時に「運輸収入は前年比で増加したものの、依然と低水準である」と挨拶したが、その一方で、「健全経営と安定配当」と、オウム返し発言を繰り返し、無駄な投資とも言えるリニア建設を進めている。また、役員報酬のほんの僅かな減額などその「覚悟」の程は知れている。

コロナ禍の中で、組合員、社員はコロナウイルス感染に怯えながら、何ら平素と変わることなく仕事をし、安全安定輸送を担ってきた。そのような組合員、社員への赤字のしわ寄せをJR東海労は断じて許さない。

会社も認識しているように、旅客も一時と比べ増加傾向にある。そして、何よりも、この間の社員の苦勞によって積み上げられてきた多大な内部留保金もあり、夏季手当のように年末手当を減額することは認められない。逆に、このような時だからこそ、人材を最大の経営資源と捉えているならば、組合員、社員への期待も含めて年末手当を支給するべきである。