

Point

J R 東海 労 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 64 2010. 08. 25.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

協約・協定改訂に向けて交渉始まる！

8月19日、本部一本社間で2010年度協約・協定改訂に向けての第1回団体交渉と「時代に適合した福利厚生制度の見直し」の業務委員会を開催しました。

J R 東海 労 本部は、今年度協約・協定改訂に向けて「景気低迷で輸送状況が厳しかった昨年度だが、営業利益1兆4866億円、経常利益1652億円を確保した。現場で働く社員が懸命に努力した結果であり、会社として社員の努力に応えることは至極当然のこと」という主旨（裏面参照）で141項目の要求を申し入れ誠意ある回答を求めました。

しかし、会社は、基本的な姿勢として「平成22年度第1四半期における単体の運輸収入は対前年比6.2%増（157億円増）の2,697億円となったが依然として厳しい状況、政府の経済対策の終了で景気が下ブレ、高速道路料金値下げ政策。10月の羽田空港発着枠拡大、等々懸念される」「今後、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徹底や効率的な業務遂行など不断に取り組み、経営体力を強化していく必要がある」「すでに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も検証」と現場で働く社員の努力で儲かっているにも関わらず、会社の取り巻く情勢が厳しいので労働条件改善どころか改悪すらあり得ると言っています。（J R 東海 労 業務速報 No. 722参照）その表れが同日行われた「時代に適合した福利厚生制度の見直し」の業務委員会で会社の提示した配偶者等誕生祝生花の廃止ではないでしょうか。

修繕車両所分会も職場諸要求を上申！

私たち大阪修繕車両所分会も協約改定交渉のこの時期に合わせて『誰もが明るい働きやすい職場』を求めて職場諸要求を地本に上申しました。

私たちの職場諸要求は大きく分けて、①労働時間に関する諸要求、②休日に関する諸要求、③通勤に関する諸要求、④事務所棟に関する諸要求、⑤操縦担当者に関する諸要求、⑥諸手当に関する諸要求⑦その他職場の諸要求の7項目です。（内容は分会の組合掲示板をご覧ください）

また、今からでも遅くありませんので、要求や意見がありましたら、近くの役員までお願いします。

会社は、景気が先行き不透明ということをお口実にして、低コスト化の徹底や効率的な業務遂行をまだまだ推し進めようとしており、このままでは労働条件改善どころか改悪すらあり得る状況です、だからこそみんなで声を出し合い明るい働きやすい職場を創ろうではありませんか！

JR東海労の要求主旨 (JR東海労 業務速報No.722より抜粋)

2010年度労働協約・協定改訂にあたって、JR東海労の考えを述べます。

景気低迷の底は脱出したと言われているものの、実感的にはまだまだ景気が回復基調にあるとはいえない状況ではある。しかし、海外経済の改善や政府の緊急経済対策をはじめとする政策効果などにより、企業収益の改善が続く中で、景気が自律的な回復に向かうことへの期待がされている。

そのような中、JR東海の輸送状況は、悪条件が重なった昨年ではあるが、それと比べて106%と回復を見せている。又、平成21年度期末連結決算では、営業収益が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。会社としてこの社員の努力に応えることは至極当然のことである。

さて、現在もJR東海労に対して基本協約が締結されていないことや、長年にわたって組合事務所を便宜供与しないこと、さらには3月16日には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などに象徴されるが、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。特に、会社が「場所がない」と主張し、組合事務所の便宜供与を行わないことは、組合の弱体化を狙った不当労働行為以外の何ものでもない。場所は現存している。会社は直ちに組合事務所の便宜供与を実施すべきである。

社員によるIC乗車券不正使用・飲酒にまつわる事象等など、この一年間で多くの不正や不祥事が発覚した。私たち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などは、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して捉えるべきである。

リニア中央新幹線は、国土交通省交通政策審議会・鉄道部会・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、リニア中央新幹線は安全・建設計画(建設費)・環境破壊など多くの問題がある。会社の将来・組合員の生活が揺らぎかねない問題を、労使の具体的な協議もなしに進めることなど言語道断である。JR東海労は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・協定改訂について141項目を申し入れるので、誠意ある回答を行うよう求めます。 以上。