



2024年11月 7日
第70号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ

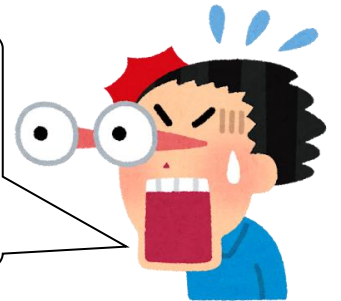


<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

申4号「2024年度年末手当に関する申し入れ」 第2回団体交渉が開催される①

注目!

会社は回答の中で「客観的」という言葉を10回以上も使用!
現場の苦勞を受け止めていないのか!?



止まらない物価高!
住宅ローン・変動金利上昇!
融合・相互運用で
増す労働密度!
インバウンド対応増加!
本当に伸び悩んでいるのか?
終わりの見えない!
休日出勤の嵐!

業務部速報



No. 20
発行 24. 11. 6
JR東労組 業務部

申4号 2024年度年末手当に関する申し入れ 第2回団体交渉開催! その1

組合の主な主張

□要求に対する年末手当の支払い能力は十分ある/昨年以上の業績をつくり出したのは、組合員・社員の日々の努力の賜物であるというを確認した/GW期間や多売期の努力についても考慮要素にすることを確認した/離職について危機感を持っていると回答もあった/要員問題は系統を問わずある。組合員・社員は、過去最高の働き度であるが、より一層の増収とコストダウンが必要と述べられ、会社に対する不信の声が出ている/要員不足の中で、安全輸送をつくり上げているのは現場の奮闘だ/生活実感について考慮要素にすることを確認した/会社の持続的な成長を実現するために、まず労働条件の最たる賃金で応えるべき/職場目線に立った経営姿勢をするべき/年末手当の支給水準が、他のグループ会社にも大きな影響を及ぼす/しっかりと熟慮した上で、満額回答をするべき

会社の主な主張

■増収増益は社員の皆さんの努力の賜物であり、御礼申し上げる/収入は今後を考えると心配な要素もある。
この点は社員の努力を損なうものではない/GWは上期の中で見る/離職やモチベーションについて、社員の皆さんの感じ方は様々であるが、賃金が占める部分は認識して考える必要がある/物価や生活実感について、本来はベースアップで議論するが、物価上昇の状況を見るとベースアップだけで判断とはならない。物価上昇に対して、賃金、期末手当で何らかの配慮をするという考え方を否定しない/要員は、会社総体として必要な要員数は確保しているが幅がある。休日勤務や時季変更権が一定の状況にあることは認識している/グループ会社で労働条件が改善できる環境をつくるため、JR 東日本単体としてしっかりと判断する/本日の議論踏まえて検討する/できるだけ早期に合意できるように回答を示す

業績動向について

□業績動向について、単体の営業収益は1兆261億円、対前年687億円の増となり1兆円を超えた。今決算をコロナ前の2019年3月期決算の同時期と比較すると営業収益は97%まで回復した。この業績をどのように見ているのか。
□本業の力を示す営業利益は1960億円対前年126.4%だ。
□昨年の年末手当の時の業績に比べて好転している。

組合の主な主張

■社員が各職場、各系統で丸と丸と取り組んできたことの積み上げが今回の決算で結果として現れた。過去との比較で言えば、コロナ前と極めて近い。しかし、**営業利益はそこまでの水準に比例して速していない。**
■主として業績動向を念頭に、判断要素の一つになる。
■昨年度を上回っているが、定期外収入、中長距離が弱い。また、インバウンドも伸び悩んでいる。
■時々の業績の動向や社会環境や物価動向等様々な要素を勘案して支給月数は判断する。

□営業収益が1兆円を超えた年度は期末手当の年間支給月数は6ヶ月以上だ。6ヶ月以上に戻すべきだ。

夏季手当の回答後のGWの実績と決算の上方修正について

□夏季手当の回答を受けた後、業績が上方修正され、GWが好業績となった。GWを年末手当で勘案すべきだ。
□決算の上方修正も夏季手当判断後だ。年末手当で勘案すべきだ。これは夏季手当と新賃金の同時議論の弊害だ。

■GW輸送は、上期の決算に含まれている。その業績も勘案し、様々な要素も踏まえ判断する。
■決算を上方修正したが、夏季手当を変更するには至らない。どのように社員還元していくのか検討していく。

足元とインバウンドの状況について

□足元が「弱い」と回答された。運輸収入は昨年度から501億円の増だ。大幅増と見ないで、何故弱いと評価するのか。
□運輸収入は大幅に積み増している。会社の計画に届いていないことが強いと評価されると、現場の努力は報われない。
□会社の計画に無理があったのではないのか。
□500億円積み増したことは、判断材料として見るべきだ。
□第2四半期のインバウンドの実績からすると過去最高だ。なぜそれを伸び悩みと評価するのか。
□計画に無理はなかったのか。
□伸び悩みと表現されると現場の努力は報われないと感じる。
□コロナ前に比べ社員数が5000人程減っている。人が減る中で、このような業績を上げていることも見るべきである。

■定期は計画を超えているが、定期外収入の新幹線は計画を下回っている。東北新幹線は伸びが弱い。
■決算の数値のため、客観的に見る必要がある。対前年は上回っているが、計画に対して下回っているのも事実だ。
■計画は到達不可能なものや無理を強いるものではない。
■一つの要素として考える。
■実績はそうだが、昨年度の実績の半分には達していない。

人件費の減と過去最高となった一人当たりの売り上げについて

□決算を見ると対前年人件費+9億円となっている。営業収益や利益の増加率と比べれば、人件費は伸びない。
□JR 東日本当時の一人当たりの年間の売り上げは約1800万円だったものが、現在は約4500万円を過去最高となっている。

■平均年齢が下がっているにも関わらず平均年間給与は上がっている。社員の処遇改善も行っている。
■人件費を抑制する考えはない。社員数が減って、一人当たりの収益が大きくなっていることは計算上出てくる。

世の中の水準について

□世の中と比較しても遜色ない水準と言われたが、JR東の基準内賃金も賃上げも経団連の平均水準に達していない。

■数値を比べ、多い少ないの主張は受けとめる。

「客観的」に見て、昨年以上の業績をつくり出したのは組合員・社員の努力の賜物である!
「客観的」に考えても、現場の努力に報いるのは当たり前=満額回答しかない! (次号に続く)