



2023年11月1日発行

■ 私たちの要求および申し入れ事項

基準内賃金の

3.4ヶ月分 + 10万円

1. 2023年度年末手当については「黒字を達成した際には社員への還元を実施する」という労使の基本姿勢を堅持し、基準内賃金（エルダー社員は基本賃金）の3.4ヶ月分+10万円を支給すること。
2. JR東日本グループで働くすべての社員が、働きがいのある人間らしい仕事をおこない、生きがいを持って安心して働き続けるために、真の笑顔と活気あふれる職場の創造に向けた経営責任を果たすこと。
3. この要求に対する回答については、2023年11月10日までに行うこと。
4. 支払い指定日は、2023年12月5日までとすること。

■ 要求の趣旨説明

はじめに

私ども JR 東日本輸送サービス労働組合の2023 年度年末手当要求提出にあたっての趣旨を説明させて頂きたい。

J R 東日本輸送サービス労働組合は2023 年度年末手当要求提出にあたって JR 東日本グループで働く全ての仲間たちとともに真の笑顔と活気溢れる職場を取り戻すために ①働き甲斐のある人間らしい仕事 ②生きがいをもって安心して働ける環境づくり ③仕事と家庭生活

の調和がとれた働き方を実現するという3つの課題の実現を目指していく考えであります。それは私たちの生活を取り巻く環境は職場からの運動を基礎に賃金引上げを実現してきた中でも社員・家族の幸福の実現や心の豊かさを実感するには程遠い状況が続いているからに他なりません。物価上昇の波に賃金水準が追いつくことなく8月の消費者物価指数の伸び率が7月の3.1%を維持し、24ヶ月連続で前月を上回り、9月は2.8%と上昇率が

3%を下回ったのは22年8月以来13ヶ月ぶりという結果が報じられています。また10月6日に公表された勤労統計調査速報では実質賃金が2.5%減少の17ヶ月連続で減少するなどスクリーフレーション（※「スクリーフレーション」とは、中間層の貧困化(Screwing)とインフレーション(Inflation)を組み合わせた造語。中間層の貧困化とインフレーションが同時に発生する状態）という造語で示されるような労働者に大きな負担を強いられる社会環境が今なお続いているからです。私たち輸送サービス労組は、組合員の利益を代表し、組合員の笑顔を守るために存在する労働組合です。そして、その笑顔とは「安心」できる環境を作り続けることで守り抜くことが出来ます。鉄道人として公共交通の社会的使命を全うする重大な責任を持つ私たちの安全を追求し続けることは不変です。その使命と責任を改めて自覚し、2023年度年末手当交渉を作り上げていく決意を冒頭ではありますが述べておきます。

～働きがいのある人間らしい仕事の実現～

2022年度は、JR東日本グループにとって「復活の年」と位置付け、新型コロナウイルス感染症やIT技術の急速な進展、ロシア・ウクライナ情勢に伴うエネルギー価格の高騰、円安による不確実で変動の激しい社会、経済情勢の中でありながらも、「鉄道起点」から「ヒト起点」への発想に切り替え経営基盤の強化を図り、「融合と連携」を深化させてきました。そして、各機関によるイベント計画をはじめとした創意工夫した取り組みやコストダウンへの貢献などによる組合員・社員一人ひとりの働きが収益確保へと結実し、3年ぶりの黒字を達成しました。また、2023年度は「モードチェンジ」の一年と位置づけ「ポ

ストコロナ」「インバウンド」をキーワードに「変革2027」の実現に向けて様々な施策にチャレンジしています。その結果、2023年度第1四半期決算では、全てのセグメントで増収増益、また昨日公表されましたが、第2四半期決算においても全てのセグメントで増収増益となっています。鉄道、エキナカ、ホテル、SCの需要回復により営業収益は3期連続の増収となっております。また、2023年度上半期鉄道営業収入では、124.7%(対前年比)、89.1%(対2018年度比)と鉄道利用者は堅調に推移しています。現場においては、コロナ5類への移行を契機にインバウンドによる海外からの観光者が多数見られ、訪日旅行者向け「ジャパン・レール・パス」の料金見直しがあったものの鉄道の利用者は日増しに増加していることを実感しています。紛れもなくこの経営の黒字化そして、業績回復を堅調基調に推移させている原動力は、エッセンシャルサービスを担う鉄道人の自覚と責任によるものです。

JR東日本グループレポートの中で深澤社長は、「どんなに厳しい環境にあっても成長への投資と人への投資は決して緩めることなく継続していきます」と述べられています。先に述べたように現場では、「融合と連携」の名のもとに業務の複務化がすすめられ、これまでにない業務を担うことで、心身ともに疲弊しながらも歯を食いしばってチャレンジを続けています。これまでの努力に報いるために社員への評価をモードチェンジしていただき、ポストコロナ社会に向けた展望を切り拓いていくことが、新しい時代を作り出す大きな力になると考えています。

従いまして輸送サービス労組として2023年度年末手当を「3.4ヶ月+10万円」として要

求します。3.4ヶ月+10万円という要求は、決して無謀な要求を掲げたとは思っておりません。むしろ、新型コロナウイルスへの対応への苦労、構造改革、コストダウン、変革、融合と連携、【働き方改革・業務改革・職場改革】の3つの改革という多くの言葉が飛び交う中で、コロナ前とは比較できないほど、一人ひとりの働き度が増し、何よりも収入が激減する中で貯蓄を切り崩しながらの生活への苦労など、我慢の限界を感じながらも全社員が一丸となって実現した黒字化、この3年間を振り返りつつ、今年度の業績からすれば当然の要求であると思っています。

～生きがいをもって

安心して働ける職場環境づくりに向けて～

このような光明がある一方で、職場現実には会社が推し進めている施策によって大きく環境の変化が起きています。それは利用者も同様であり、社員数の減少や担務指定の在り方、機械・システム化による窓口閉鎖に伴うと列増加問題など輸送サービスの低下が顕著に現れています。また「三大労災」が繰り返し発生しており安全の危機に瀕している事態に直面しています。「新たなジョブローテーション」により心身共に疲弊し休職者が発生するなど「変革2027」で掲げられている「究極の安全」「社員・家族の幸福の実現」とは程遠い状況がつくられています。このように社員の成長等の施策理念と現実が大きく乖離していることこそが、これまでにない数々の事態を引き起こしている要因と考えられることから労働の質・労働の価値を低下させるべきではありません。

最近の報道を見るに、J R東日本エネルギー開発(株)による風力発電所建設に伴う環境影響評価準備書が実際の調査結果とは異なる改

ざんされたデータをもとに作成した疑いがもたらされています。(株)J R東日本クロスステーションが運営する回転ずし店などで消費期限切れの米飯を提供するなど、J R東日本グループ内の経営不祥事が相次いでいます。これらの経営責任を誰がいつどのように果たすのでしょうか。このような現実を目を背け、労働者への賃金・手当を低く抑えこむことによる収支均衡を図るなどの責任転嫁があってもいいはずはありません。J R東日本グループへの期待と信頼を著しく失墜させたものであり、経営責任を果たすことを強く求めるものです。また、申10号交渉での議論において確認した労使交渉における回答の責任を全うすることもあらためて要請しておきたいと思えます。曲解された回答書は信義誠実の精神などみじんも感じる事ができません。このようなことがまかりとおれば団体交渉での確認事項は一つもつukれないものになってしまいます。二期連続の赤字は私たちの生活に賃金だけでなく大変な影響を与えました。三期連続の赤字を許さないための努力、そしてその結果つくりあげられた成果、2022年度期末手当決算においての黒字化に踏まえて組合員の奮闘に答えるために利益の還元をしっかりと行うことを確認したにすぎません。これは労働組合として極めてまっとうな態度であると考えています。あらためて労使の席上における議論経過を大事にして確認事項を履行することを求めたいと思えます。そして私どもはこれからも組合員のために未来を展望できる労働条件を実現するべく正々堂々と大幅な要求として現下の情勢を見極めて理性的に対応していくことを述べていきたいと思えます。

～仕事と家庭生活の調和がとれた

働き方を実現するためには、

年末手当の満額回答は必須だ！～

最後に J R 東日本輸送サービス労働組合は、働き方の変化、人々の行動変容など不確実で変動の激しい大変革期社会の中にいることを自覚し、生きがいを持って働き続けられる職場で、働きがいのある人間らしい仕事をし続けるために、日々の安全の確保に弛まぬ努力を続け、輸送サービスの維持向上に全力を傾注し続けてまいります。そして、システムを超えた安全意識をつくり、利用者や地域の方々の期待と信頼に応え、J R 東日本グループの企業価値の創造に寄与するものであると確信しています。今期年末手当交渉にあたっては、組合員から「収益確保の成果の果実を公平に配分すべき」「組織再編等の会社施策を担ってきた。現場第一線の苦勞と努力に応

えろ」「ガソリン、生活必需品の高騰は限界だ、賃金引上げしかない」「コロナ後は 7～8割しか戻らないと言われていたが 9割の旅客が戻り、収益は堅調に推移していることから正当に還元せよ」「鉄道人としての輸送サービスを果たしてきた使命と責任への評価を満額回答で示すべき」など、黒字化を達成してきた現場努力に応え、かつ業績に見合った納得ある回答と、物価上昇における生活保障を求める声が多く寄せられております。J R 東日本グループの理念である「すべての人の心豊かな生活を実現します」と明言されているとおり、経営方針とその強い決意に裏打ちされたリーダーシップと判断をもとに具現化することを切望していきたいと思います。そして、鉄道を起点とした安全で安心した輸送サービスを持続・発展させていくために満額回答を強く要求し趣旨説明とします。

■ 会社の現状認識

安全安定輸送の確保、品質の高いサービスの提供、日々の業務を着実に遂行するとともに、この間の組織再編や『融合と連携』による様々なチャレンジにより当社グループのサステイナブルな成長の実現に向けて取り組んで頂いていることに感謝申し上げます。

◆ 業績について

令和5年度第2四半期決算についてはご利用が回復した結果、本業の力を示す営業利益は1,550億円の黒字を計上、足元の状況としてお盆期間の新幹線の利用は台風の影響によりコロナ前の8割強に伸び悩んだ。10月までの鉄道営業収入はコロナ前の9割程度で推移し、新幹線をはじめとする定期外の利用は今年12月にポストコロナの平常状態であるコロナ前の約9割に達する見込み。

令和5年度の業績予想は営業利益単体で1,770億円の黒字を計画している。営業費用の増加によって黒字の水準はコロナ前の半分程度にとどまる。目標達成にはより一層の増収とコストダウンを追求していく必要がある。

◆ 経済動向について

内閣府が発表した10月の月例経済報告では景気は緩やかに回復しており、基調判断は6ヶ月連続で据え置かれた。しかし、先行きは世界的な金融引き締めや中国経済の先行き懸念な

ど、海外経済の下振れリスクなどに引き続き注意が必要。為替相場の円安傾向とそれに伴う価格転化などにより国内の消費者物価指数は前年同期比で2.8%、企業物価指数は2%上昇するなど物価の影響は家計及び企業に及んでおり、令和6年度にかけて2%を上回る水準で推移すると予想されている。

中長期的には、旅行需要やインバウンドの増加、移動ニーズの高まりによりお客さまのご利用はさらに回復していくと見られるものの、人口減少やライフスタイルの変化などによる需要の減少、原材料価格の上昇など当社は現状維持が許されない厳しい経営環境であり、サステナブルに成長し続ける企業をつくりあげていかなければならない。各事業の強みを磨き上げ、グループ全体での融合と連携をさらに広げ、深めることで鉄道を中心とするモビリティに関する事業とお客さまの生活ソリューションにつながる事業を早期に5:5にすることを目指していく。

会社発足以来の大きな組織再編が進み、お客さまに近い場所でスピーディーな価値創造を推進すべく企画部門との『融合と連携』や柔軟な働き方の実現が進展しつつある。

◆ 年末手当交渉に向けた基本的スタンス

第2四半期決算は黒字を計上することができたものの営業利益はコロナ前の水準には及ばない。取り巻く経営環境をしっかりと認識し、通期の目標達成にはさらなる増収・コストダウンの取り組みをはじめ生産性向上による経営体制の強化に向けた果敢な努力が必要。

すでに社員のみなさんにはモードチェンジに一步踏み出し、新たな取り組みを進めて頂いております。これまでの延長線上の意識や取り組みで良しとするのではなく、変化を恐れずに攻めの姿勢で挑戦することで自分自身が成長し、さらには当社グループの持続的な成長に結びつけ、変革2027達成に向けた歩みをさらにスピードアップしていく必要がある。会社の持続的な発展は社員還元のさらなる充実、働きがいの向上、社員家族の幸福の実現に繋がっていくという考えが前提になる。

支給水準については直近の業績を念頭に、今年実施した29年ぶりの平均5千円を超える水準の基本給改定や仕事と育児の両立支援のさらなる推進等の処遇改善等の状況を踏まえ、総合的に判断していく。

黒字を達成した現場での努力への正しい評価・満額回答を求め、職場討議を強化しよう!

