

JR四国労組 自動車支部 ニュース

2021年11月2日 (No.4/1)

発行責任者/大谷 清

編集責任者/中村 鉄平

年末賞与交渉開始！

JR四国労組は11月2日、申第9号「2021年度年末賞与の要求について」及び申第10号「2021年度準組合員（契約社員）の年末賞与の要求について」団体交渉を開催した。

【申第9号】 「2021年度年末賞与の要求」について

- 1 要求額 基本給額の1.2カ月分
- 2 支払日 2021年12月7日（火）
- 3 期間率の算出において、待命休職を欠勤期間から除くこと。

【申第10号】 「2021年度準組合員（契約社員）の年末賞与の要求」について

- 1 パートナー社員（定年退職再雇用者）
基準額 契約基本賃金の1.2カ月分

- 2 パートナー社員（月給・日給適用者）

基準額

調査期間内の勤務日数	運転係	構内・デスク等	営業係・事務係
65日以上 120日未満	85,000円	63,000円	63,000円
120日以上	170,000円	126,000円	126,000円

- 3 サポーター社員（時給適用者）

基準額

調査期間内の労働時間	支給額
240時間以上 350時間未満	30,000円
350時間以上 450時間未満	40,000円
450時間以上 550時間未満	50,000円
550時間以上 650時間未満	61,000円
650時間以上 750時間未満	71,000円
750時間以上 850時間未満	81,000円
850時間以上 950時間未満	91,000円
950時間以上	96,000円

- 4 支払日 2021年12月7日（火）

<主な交渉内容>

組合：新型コロナウイルス感染症の影響により会社が未曾有の危機の渦中にあることは承知している。しかし、組合員は感染リスクを抱えながらも、公共交通機関の担い手としての矜持を胸に、安全・安定・安心輸送の確保に日々奮闘している。また、先日妥結した「労働時間の見直し」等を含め各種会社施策にも最大限協力し、特に1年半以上続く待命休職や賞与不支給、定昇の一部停止など、家族・家計に影響を及ぼす状況で

JR四国労組 自動車支部 ニュース

2021年11月2日 (No.4/2)

発行責任者/大谷 清

編集責任者/中村 鉄平

も、会社を信じて懸命に働いている。こうした組合員の想いに応えるためにも誠意ある回答を求める。

会社：貴側のこれまでの取り組みは一定評価しているが、すでに前年度の決算では過去最大の赤字を計上し、今年度においても度重なる緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発令・延長などによって、当社を取り巻く経営環境は極めて厳しい状況が続いている。今後の感染状況にもよるものの、現時点での当社の収支状況を勘案すると、慎重に検討せざるを得ないと考えている。

組合：営業概況によれば、昨年度上期と比べて微増であるものの収入は増えている。組合員の生活は長きに亘る待命休職により困窮しており、借金をも余儀なくされる状況に陥っている。こうした中、月々の生活費の補填としても年末賞与が必要である。足元では感染状況が落ち着きを見せており、経済・社会活動が一層活気づいたとしても、事業運営の最前線を担う組合員の勤労意欲やモチベーションを保てていなければ反転攻勢につなげられないのではないかと懸念している。

会社：収入については、確かに微増となったが、実態として昨年5月は全く運行がままならなかったため、実質的に昨年は5ヵ月分であるということも認識する必要がある。昨年時点では、8割程度まで回復することも考えていたが、現下の状況を踏まえれば、早々にこうした水準まで回復することは極めて困難だ。いずれにしても、以前のような経営状態まで戻ることが難しい状況での判断となる。

組合：今回の要求にむけては、組合内で議論を尽くしてきたところ。今回の年末賞与の要求額については、生活給として欠かせないものであるとともに、この間の会社への協力、貢献に対しても配分すべきと考え、求めている。

会社：感染状況等が落ち着き、緊急事態宣言等が全国的に解除された10月以降、収入が改善することに期待していた。しかし、実際は戻りが遅い。イベントやテーマパークの再開・拡大等も動きを見せているが、移動については公共交通よりも自家用車に流れているというのが現実だと認識している。今後さらに感染状況が低水準のまま続いてくればよいが、逆に感染が一気に増えたり、クラスターが発生するだけでも反動が大きく表れるのではないかと懸念している。

組合：今後のことは誰にも分からない。これまでも、これからも組合員は会社を信じて、日夜業務に励んでいる。会社の危機的状況も十分理解しており、やみくもに賞与を要求しているわけでもない。しかし、各職場で働く組合員がいるから事業を運営できているということを十分に考慮したうえで検討すべき。

会社：資金繰りの面からは昨年に比べて月々の減少スピードが鈍化したが、年度末までには借金生活が目前に迫ってくる。借金をするという事になれば、元本だけでなく利息も返済する必要がある、仮に1年間分の運転資金を借り入れたとすると、コロナ禍以前の利益ベースで10年くらいかけて返済することとなる。

組合：会社も厳しいのは分かったが、組合員の生活も自転車操業となっている。贅沢するためではなく、生活するために借金せざるを得ないという状況である。

JR四国労組 自動車支部 ニュース

2021年11月2日（No.4 / 3終）

発行責任者 / 大谷 清

編集責任者 / 中村 鉄平

会社：組合員のことを顧みずに経営していることはない。しかし、今後の見通しなども踏まえながら、経営を成り立たせることが重要である。

組合：今回の要求では、賞与における期間率の算定について、今回の待命休職を欠勤期間として取り扱わないよう明文化して求めた。あくまでもコロナ禍という特段の状況に応じたもので、何ら組合員に責任はない。

また、在籍出向にも多くの仲間が協力しているが、賞与の取り扱いはどうなのか。

会社：現在出向している方の賃金については出向元基準であることから、ジェイアール四国バスの賞与が適用される。余談であるが、出向先の会社からは、よくがんばってくれているとの報告を受けており、出向者に顔を合わす機会を捉えて、そういった言葉を伝えるなど、継続的なフォローをしている。

組合：組合は健全な労使関係のもと、この難局を労使一体となって乗り切りたいと考えている。よって組合員の期待に応えるためにも、会社としても精一杯の回答を示すべきである。

会社：繰り返しとなるが、会社を取り巻く経営環境は会社発足以来の危機的状況となっている。したがって、年末賞与については会社を存続させたうえで資金状況を勘案しながら判断したいと考えている。

最後に組合は「コロナ禍によって会社を取り巻く環境は極めて厳しい状況であると理解するものの、組合員は日夜「安全・安定・安心輸送」に懸命に取り組んでいる。この間の賞与や定昇、そして待命休職によって、生活は一層困窮を極めている。生活給でもある年末賞与に対する組合員の非常に強い期待感とともに、今後の業績回復にむけた労使一丸となった取り組みのためにも、誠意ある回答を求める」と強く訴え、交渉を継続することとした。

以 上