

JR四国労組 自動車支部ニュース

2022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!

組合員の生活と、今後の反転攻勢に

不可欠な『人への投資』を強く要求!!

要求額：基本給額の1.2ヵ月

JR四国労組は11月2日、申第9号「2022年度年末賞与の要求について」及び申第10号「2022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】 「2022年度年末賞与の要求」について

- 1 要求額 基本給額の1.2ヵ月分
- 2 支払日 2022年12月7日（水）

【申第10号】 「2022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ヵ月分
- 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	営業係・事務
65日以上 120日未満	85,000円	76,000円	68,000円
120日以上	170,000円	152,000円	136,000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	56,000円
350時間以上 450時間未満	62,000円
450時間以上 550時間未満	68,000円
550時間以上 650時間未満	74,000円
650時間以上 750時間未満	80,000円
750時間以上 850時間未満	86,000円
850時間以上 950時間未満	92,000円
950時間以上	98,000円

- 4 支払日 2022年12月7日（水）

【組合側の主旨説明】

ジェイアール四国バスを取り巻く経営環境は、3年近くに及ぶコロナ禍により深刻な危機の渦中にある。回復基調にあるとはいえ、コロナ以前には遠く及ばず、今後の需要動向も先行きが見通せない。さらには燃油価格の高騰をはじめ、物価上昇による

JR四国労組 自動車支部ニュース

2022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

影響も大きい。4期ぶりの黒字決算を目指す事業計画の達成も厳しいと認識する。

しかし、組合員は家族や家計に影響が及ぼうとも、公共交通機関の担い手としての矜持を持ち、安全・安心輸送を第一義に業務に励んできた。また、在籍出向にも応じてきた。この間累積した家計へのダメージに加え、物価上昇が生活を苦しめている。生活給として重要な年末賞与の確保が組合員とその家族の暮らしを守るためにも必要不可欠である。

さらに、10月以降、全国旅行支援やインバウンドによる観光需要の回復、ワクチン接種の浸透などウィズコロナの生活スタイルの定着によるバス需要回復を追い風に、事業計画の達成に向けて労使一丸となって取り組まなければならない。すでに、現場で働く組合員は一定の需要回復を実感しており、強い期待感が生まれている。反転攻勢に向けモチベーションの維持・高揚を図るためには、年末賞与が今まで以上に重要となる。年度初からの回復基調もここでギアが一段上がったと認識しており、こうした事情を踏まえれば、1.2ヶ月という要求月数も決して無理なものではない。会社を信じ、会社のために尽力してきた組合員に報い、想いに応え、会社のさらなる発展につなげるべく、年末賞与について、誠意ある回答を求める。

<主な交渉内容>

会社：申し入れされた内容を踏まえ、今後回答に向けた検討を進めたい。賞与としての支給に対して、過度に期待しないようお願いしたいが、上期の営業概況については4月から回復基調が続いたとはいえ、第7波と言われる感染拡大によって伸び悩み、2019年度比で5割弱までしか回復していないという大変厳しい実情である。確かに10月からは感染者数が減少しないものの、全国旅行支援等の影響もあり、ご利用も上向いてきた。一方で、ご指摘のとおり経費がかさんでおり、燃料単価は1.5倍に膨らんでいる。資金繰りもまだまだ改善しておらず、借金生活目前で何とか踏みとどまっている状況が続いている。12月からは運休便を復活させ、収入確保に努めていきたい。会社も一昨年以降、多額の赤字を累積しており、今後に向けても変異株が取り沙汰されるなど、不安材料が払しょくされたわけではない。下期に向けては、これ以上収支を悪化させることがないように、収入確保、経費節減に取り組んでいきたい。

組合：借金生活目前というが、経営側の努力だけでなく、組合員の頑張りがあったからこそ、これまで踏みとどまってきたということも認識されたい。今後の会社施策に対しても真摯に向き合い、必要なものについては組合員にも理解を求める。一方で、家計はこの間のダメージが蓄積している。1.2ヶ月という要求も生活のために必要不可欠なものである。

会社：1.2ヶ月が必要最小限だとの組合側の考えは分かるが、会社からすれば、生活給ということではなく、あくまで利益の配分であって収入見合いで考えていくべきものである。今後も収支を好転させるようにしていきたいが、安全面での事故等の事象が起らないようにしなくてはならない。他社であるがバス関係の大きな事故が立て続けに発生した。当社においても事故等があれば、社会

JR四国労組 自動車支部ニュース

2022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

からの信用にも関わるし、経費も追加的に発生する。せっかく経費節減に努めてきたにも関わらず、台無しになってしまう。

組合：安全は最優先事項であると、組合としても最上段に構えてやってきた。安全面からもモチベーションを維持・高揚させることが重要であり、そのためには年末賞与が必要との考えである。過去2年間賞与が支給されなかったが、さまざまな不安を抱えて生活してきた。不安を抱えないように、賞与の確保を強く求める。

会社：労働協約改訂においてもできるところから改善してきた。物価上昇など、社会情勢等を踏まえつつ検討したい。会社としても何とかコロナ前に戻していきたい。

組合：組合員も会社の姿勢を求めている。誠意ある回答を強く求める。事業計画の達成に向けては、組合としても最大限取り組みたい。

今後の感染拡大、第8波には会社はどのように備えているのか。

会社：感染者数で判断するということではなく、あくまで人流の動向で判断することになるだろう。政府も「感染が拡大しても経済を止めない」という考え方になっている。自治体は慎重に対応していると思うが、会社もこれらに呼応した対応が求められる。

全国旅行支援に関しても、うまく増収につなげていきたい。営業施策も旅行需要をうまくつかめるように考えていく。タイミングやニュースバリューも踏まえつつ展開していくことが重要になる。

組合：この間、待命休職や出向をはじめ、賞与不支給、定期昇給の一部凍結、さらには「労働時間の見直し」といった会社施策に、苦しいながらも協力してきた。その結果が現在の収支につながっている。収入が増加しているからこそ、期待感も高まっている。安全・安心輸送のみならず、お客様対応でも現場では苦勞している。苦しい中で賞与が唯一の喜びとなる。旅行支援があっても、組合員は旅行に行く余裕もない。会社に借金しろとは言えないが、収支を改善して喜びを分かち合いたい。明るい話題となるよう、今回の年末賞与を強く求める。

会社：会社を取り巻く経営環境はまだまだ先が見えない。特に動力費については、さらに高騰していくことが想定される。収入確保にも努めていくが、運賃値上げも動力費の上昇分で吸収されてしまう。とはいえ、最終回答に向けては準備を進めていきたい。

最後に組合は「ようやく長いトンネルから一筋の光が差してきた今こそ、日夜『安全・安心輸送』に懸命に取り組む組合員に対して、生活給としても重要な年末賞与を確保し、事業計画達成に労使一丸となって取り組むべく、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