

JR四国労組 自動車支部ニュース

2023年10月30日（No.5/1）

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!

経営が回復し、強い期待感が広がる中、
賞与による『人への投資』を強く要求!!

要求額：基本給額の2.0ヵ月

JR四国労組は10月30日、申第9号「2023年度年末賞与の要求について」及び申第10号「2023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】 「2023年度年末賞与の要求」について

- 1 要求額 基本給額の2.0ヵ月分
- 2 支払日 2023年12月7日（木）

【申第10号】 「2023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2.0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	構内運転係	営業係等
65日以上 120日未満	164,000円	149,000円	132,000円
120日以上	328,000円	298,000円	264,000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	65,000円
350時間以上 450時間未満	97,000円
450時間以上 550時間未満	143,000円
550時間以上 650時間未満	156,000円
650時間以上 750時間未満	168,000円
750時間以上 850時間未満	181,000円
850時間以上 950時間未満	194,000円
950時間以上	208,000円

- 4 支払日 2023年12月7日（木）

【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、コロナ禍が新たな局面を迎えた一方、諸物価の高騰が影響するなど、未だ厳しい状況にあると認識する。とりわけ、3年以上続いたコロナ禍による経営へのダメージの蓄積によって、大きな変化を強いら

JR四国労組 自動車支部ニュース

2023年10月30日（No.5／2）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

れたが、すでにダイヤ改正等により運行便数が減少し、従業員数も減少していることからコロナ禍前の状態に戻ることは困難だと言える。しかし、昨年度決算では4期ぶりの最終黒字となり、収入規模が縮小しても、少ない人員で運営するという経営のスリム化が図られ、収支状況が改善されたことが明らかとなっている。今年度においては昨年度下期以降の需要回復の流れを継続しており、事業計画に掲げた営業損益ベースでの黒字計上は現実的な目標となった。

こうした状況に至った最大の理由は、コロナ禍において苦しいながらも懸命に安全・安心輸送に努め、さらには家計に影響が及ぶ施策でも受け入れてきた組合員・家族の理解と協力があったからだと考える。なぜ協力できたかと言えば、いつか経営が回復し、労働条件も回復すると、会社を信じてきたからだ。3年間蓄積したダメージは会社だけでなく、家計も同様。物価上昇がさらに生活を苦しめており、生活給として重要な年末賞与の確保が組合員の暮らしのためにも必要不可欠。

今回の要求までには、組合員の声を踏まえつつ、雇用と生活を守る観点から、議論を尽くしてきた。今後も引き続き労使が一丸となって取り組まなければならないが、すでに需要回復を現場で身をもって感じており、非常に強い期待感が職場内に溢れている。営業損益ベースでの黒字計上は会社にとって至上命題だと考えるが、そのためには安全・安心輸送を支える私たち組合員のモチベーション維持・向上が欠かせず、年末賞与を通じた「人への投資」を強く求める。

<交渉委員の主な発言>

- ◆コロナ禍が落ち着いたとはいえ、組合員はこの間非常に苦しんできた。ようやく赤字から黒字に転換しようとする中、期待感は非常に高い。強い決意をもって交渉に臨んでいく。経営が回復する中、働きがいのある職場とともに、魅力ある賃金・賞与にしていかなければならない。人への投資を強く求める。
- ◆要求月数を決める議論は長時間に及んだが、現場ではそれ以上を求める声が多数ある。事実、現場では満席の便も増えており、収入が回復していることを日々感じている。こうした中で、乗務員不足が深刻になっており、誰かが体調不良で休むようなことがあれば、他の者が休み返上で勤務することが増えている。家族の理解があるからこのような対応ができるが、人財確保の観点からも賞与として応えてもらいたい。
- ◆現場の肌感覚として強く期待する状況にある。2.0ヵ月の要求に対しても組合員から意見があったが、その経緯や考え、想いも説明し、納得してもらったからこそ、この要求にいかに近づけていくかが重要だと考える。
- ◆改善基準告示への対応、車両等の設備投資といった経営上の課題も理解するが、労使で力をあわせて取り組んでいくべきときに、期待に応えることが重要。退職等により人員が減少している上に、新たな機材の導入等により1人当たりの仕事量は増えている。採用面からも賞与は重要である。

JR四国労組 自動車支部ニュース

2023年10月30日（No.5／3終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／中村 鉄平

<主な交渉内容>

会社：まず、足もとの状況を説明すると、運輸収入、輸送人員ともにコロナ禍前の7割で推移している。一方で、上期においては安全・安心輸送に関わる重大事象が複数発生し、行政処分を受ける事態にも発展した。また、停止物への接触による修繕もかさんだ。第2四半期決算は来月公表となるが、下期においても車両の老朽取替といった設備投資の必要性もあり、決して万全と言えるものではない。賞与についても今後を見据えつつ判断しなければならない。

お客様が戻っているとはいえ、コロナ禍前の7割に過ぎない。運行規模を加味したとしても、十分な水準には回復していない。すべての便が乗ってくれているわけではなく、共同運行会社の運行便も含めて、分析しなければならない。

組合：決算の数字によって、組合員の期待値も見えてくるだろうが、その期待を越えることが重要。昨年度よりも改善していることが想定され、賞与もその分引き上げることが求められる。会社は借金しなかったかも知れないが、組合員はすでに借金している。賞与はローンの返済にも充てられる。

会社：お客様はコロナ禍においてマイカーに移行し、ガソリン価格が高止まりしていても戻ってきていない。過当競争は避けたいが、今後の需要を見据えつつ、ジェイアール四国バスを選んでもらえるよう施策を打っていきたい。営業施策の観点からは、まずは京阪神に注力していく。また、ビジネス需要は一定回復しているとみている。

改善基準告示への対応も単に規制に合わせるだけでなく、効果的な見直しにつなげていきたい。販売経路についてもコンビニからネットが主になってきた。こうした状況を踏まえつつ変化に柔軟に対処しながら、チャレンジもしていきたい。

組合：会社施策にはこれまでも協力してきた。しかし、賞与がモチベーションに与える影響は大きい。安全・安心輸送への取り組みは分会大会などを通じて強く呼びかけていく考えだが、組合員にはこの間我慢を強いており、少しでも明るい気持ちになれるよう賞与で応えて欲しい。

最後に組合は「今回の年末賞与は今まで以上に重要であり、この間の極めて苦しい状況下に会社を信じて、会社のために尽力してきた組合員に報いるため、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