

JR四国労組自動車支部ニュース

2024年2月22日（No.10/1）

発行責任者／大谷 清 編集責任者／中村 鉄平

2024 春季生活闘争！

**経営回復の一方で深刻化する要員不足の
現状を踏まえ「人への投資」を強く要求！**

組合側より要求主旨説明

JR四国労組は本日、申第14号及び申第15号で申し入れた「2024年4月1日以降の賃金引き上げ」「労働時間の短縮及び制度改善」について団体交渉を開催し、組合側の要求実現に向けて主旨説明を行った。

※※※主な要求項目※※※

【 申第14号 「2024年4月1日以降の賃金引き上げ」について 】

- ・ 2024年4月における定期昇給を年令給、職能給ともに実施
 - ※ 2021春闘での定期昇給（年齢給のみ実施）を踏まえた特段の取扱いをあわせて実施
- ・ 純ベアとして10,000円引き上げ

【 申第15号 「労働時間の短縮及び制度改善」について 】

- ・ 時短、年間休日増、業務実態にあわせた勤務制度整備、柔軟な働き方の実現
- ・ 改善基準告示・労働基準法改正を踏まえた長時間労働、長時間拘束の改善
- ・ 保存休暇、有給休暇等の適用拡大
- ・ 乗務員勤務における負担軽減（深夜帯における体制、休憩時間の確保）
- ・ 乗務員不足への対応としての採用制度の見直し（契約社員を経ずに採用）
- ・ 初任給改善及び55才以降に賃金減額されない制度への見直し
- ・ 諸手当（家族手当、通勤手当、住宅手当、別居手当等）、割増賃金の増額
- ・ 賞与の算式における「家族手当」の追加
- ・ 異動に伴う負担軽減の拡充（転居に伴う諸費用負担等）
- ・ 在籍出向者に対する手当の拡充（出向特別手当の増額・適用範囲拡大）
- ・ 準組合員（契約社員及び定年退職再雇用社員）の賃金改善、勤務制度の格差是正
- ・ 保護メガネの会社貸与（できなければ購入補助）、制帽省略の通年化の実施

JR四国労組自動車支部ニュース

2024年2月22日（No.10/2）

発行責任者／大谷 清 編集責任者／中村 鉄平

《主な交渉内容》

組合：主旨説明に入る前に、一言申し上げる。今春闘交渉は非常に重要なものと認識しており、交渉の場を通じ議論を深めることにより、組合員にとって働きがいや働きやすさを実感できるように努めるとともに、会社の発展につなげなければならない。社会全体の変化のスピードが速くなる中、意識的に対応しなければ労使双方の求心力を失いかねず、今まで以上に労使が意見を交わす機会が重要視されている。交渉委員は昨年より各県より代表して参加しているが、本社と現場の間や管理者と一般社員の間でも同じように、コミュニケーションを十分取りながら対応していくことが大事なことで、団体交渉という重要な機会について、今後の交渉においても回数を含めしっかり確保していただくことを要請する。

【組合側（主旨説明）】

- ◇今年度に入り、長らく苦しめられてきたコロナ禍は新たな局面を迎え、ようやく社会・経済活動の正常化が図られてきたと認識。こうした中で、ジェイアール四国バスをはじめ、バス産業の需要は大きく改善してきた。すでに今年度第2四半期決算では4期ぶりの黒字決算を計上しており、期末決算についても事業計画に掲げた営業損益ベースでの黒字を含め目標達成は「射程内」とのことである。この状況に至ったのは、私たち組合員の各種施策への理解と協力、そして何より職場において安全・安心輸送の継続に努めてきた成果だ。さらに言えば、少ない人員で何とか運行を支えてきたところであり、組合員の奮闘以外の何物でもない。
- ◇これまでも家計に大きな影響が及ぶ施策が講じられ、物価高騰が重なったことにより、私たちの生活は借金を余儀なくされるほど追い込まれた。家族を含め、本当に我慢に我慢を重ねてきたといえる。一方で世間的にも人手不足が社会問題化し、賃金引き上げがある種当たり前の世の中になっている。ジェイアール四国バスでは会社発足以来ベースアップが実施されたことがなく、相対的にも賃金水準が低下し、物価上昇に伴う実質賃金、可処分所得が目減りしているというのが組合員、家族の本音だ。
- ◇すでにコロナ禍で多くの仲間を失った。昨年来新規採用を再開し、新たな仲間を迎え入れていることもあるが、退職者が相次いでおり、続行便だけでなく定期運行もままならない体制に陥っている。組合員には要員が改善されない状況に不満を通り越し、将来に対する不安が渦巻いている。こうした状況にモチベーションが下がるなど、負のスパイラルが生まれている。今交渉により十分な回答が得られなければ、組合の求心力はおろか、会社に失望し、さらに多くの組合員が会社を離れてしまいかねない。経営が回復しても、働く者がいなければ事業は成り立たない。特に安全・安心輸送を支えるためには「人財」が不可欠。
- ◇今春闘では労使ともに意識を変革し、「人への投資」を「安全投資」「成長投資」と捉え、ベースアップをはじめとする賃金改善が当然必要だという認識を共有したい。この会社の業務運営を持続可能とし、将来にわたり社会的使命である安全・安

JR四国労組自動車支部ニュース

2024年2月22日（No.10/3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

心輸送を継続するために、「人財」たる組合員への強いメッセージを込めた誠意ある回答を求める。定期昇給については、年度初における完全実施とともに、一昨年の定期昇給において年齢給のみとなり、職能給の昇給が実施されなかったことを踏まえた特段の取扱いについても求める。加えて、産別統一要求としてベースアップ10,000円を求める。これまで以上に組合員の期待感が高く、決して現実離れした要求だと思っていない。しっかりと応えられたい。

◇続いて、労働時間の短縮及び制度改善についても発言する。

4月より、改善基準告示及び労働基準法の改正が実施される。法律を遵守することはもちろんのこと、本改正の趣旨に鑑みれば、乗務員の働きやすさを確保することが重要。また、休日数については拘束時間等の制約が強まる状況では、返って休日を増やした方が運用しやすい面もあると考える。他の職種を含め、今回をきっかけとして実態を十分に踏まえ、適切に見直しを図っていくべき。なお、乗務員勤務における準備時間については、アイフォンやステラ端末など取り扱う機器が増えたことから、時間が足りていない。十分に確保すべきではないかと考える。

◇休暇制度については昨秋の総合労働協約改訂交渉でも改善が図られた部分もあるが、取りやすい体制や躊躇せず取得できる環境を整備することも重要。永年勤続表彰制度ができたが、あわせて休暇を取得することで組合員に対する感謝の気持ちをさらに示せるのではないかと考える。

◇今春闘は賃金引き上げが絶対条件。賃金制度に対しては幅広い年代が不安に感じている。55歳以降、職能給の定期昇給が引き上げられたものの、年齢給の減少額の方がはるかに大きい。また、国鉄入社世代がいた頃とは人員構成、給与水準も全く違う。現状を見れば、初任給を含め、賃金カーブの見直しは必須である。先般新規採用に係る紹介制度ができたが、実際に知り合いに話しても基本給の低さから敬遠されるし、こちらも積極的に紹介しづらい。したがって、ベースアップで底上げするとともに、賃金制度の見直しを早急を実施すること。

◇物価上昇については一過性のものではなく、しばらくインフレ局面が続くと認識しなければならない。家族手当や通勤手当といった物価に関わる手当の改善をタイムリーに判断しなければ、生活苦が離職につながってしまう。デスク手当については内勤を目指す者のモチベーションに関わるので、従前の給与水準と遜色ないよう改善が必要。賞与については家族含め会社に貢献していることを踏まえれば、基本給だけでなく家族手当を含めることが必要ではないか。出向はすでに二巡目に入っているが、さまざまな負担を強いられていると聞く。本人に対する丁寧なケアは当然のこととして、手当を支給することも重要。

◇準組合員の労働条件は組合員との格差是正が図られてきたが、まだ課題が残されたままである。賃金の改善を含め、各種改善を図られたい。

◇保護メガネについては値段が高いことが不満の根本となっており、目の保護とともに安全確保の観点からも推進すべきと考えることから、会社貸与とされたい。貸与

JR四国労組自動車支部ニュース

2024年2月22日（No.10/4）

発行責任者／大谷 清 編集責任者／中村 鉄平

できないにしても、すでに購入した者を含め、会社が補助すべき。制帽省略については各分会から強く要望する声が届いている。昨年は11月でも気温が高く、熱中症の恐れもあった。今後も温暖化が続くとされており、通年化すべきである。

等、組合のこれまでの取り組みを最大限評価し、賃金引き上げ及び諸制度改善に反映させるよう強く要請した。

【会社側】

◆貴側からの要求主旨を踏まえ、今後検討したい。

続いて、「バス運転者の労働時間等の改善基準の改正に伴う対応方」について、会社から提案を受けた。（別紙参照）

- 会社：改善基準告示が改正されることにより、労働協約の一部を改訂する必要がある。具体的には1日の拘束時間や連続乗務時間にかかる部分であり、いずれも改善される。また、1ヵ月及び1年間の拘束時間や運転時間に関しては、現状からすれば、本則で定められた時間を遅れ等の場合に上限を超える可能性が否定できないことから、協定を締結した上で延長（上限の引き上げ）の取り扱いを適用したい。
- 組合：協約の改訂については異存ない。一方で、拘束時間等を延長するということは本来の改正の趣旨に沿ったものではないと考える。ただし、現下の要員不足で勤務操配に苦慮していることは承知しており、こうした対応が必要であることも理解する。時間管理はどのように対応するのか。
- 会社：すでに定期便を運休するという判断に至るほど、人手不足が慢性化・深刻化しており、上限時間の延長はやむを得ない判断である。時間管理については、一義的には職場内での勤務管理として支店で対応していく考えだが、勤怠管理システムを構築し、遅れ超勤に伴う拘束時間の管理なども含め対応できるよう取り組んでいる。システムでの管理については試行的なところもあるので、当面の間は従来の管理と並行して実施したい。
- 組合：繰り返すようだが、当たり前前に延長を認めるものではない。要員不足が改善すれば、当然協定を締結せずに本則の時間に基づき、対応してもらおう考えであることを認識されたい。
- 会社：組合の考えは理解した。新規採用も続けており、要員改善に努めていく。

最後に、時間外及び公休日労働に関する協定（36協定）について、会社から、現行の内容のまま再締結したいとの回答を受けた。

会社：1月末時点での実績から言うと、通算では最大372時間、300時間超の者が7名という状況にあり、現行内容での締結が必要であると考えている。

組合：当方の要求としては、乗務員とその他の職種を同水準にすべきで、過労死ライン

JR四国労組自動車支部ニュース

2024年2月22日（No.10／5終）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

に近づくような時間外労働が生じないように内容を見直すということ。

会社：特別条項の適用に際しては労使で協議することとしており、極端な状況は想定していない。しかしながら、自然災害等への対応、他の地域への救援も考えられる。適切に運用していきたい。

組合：時間外労働自体の削減が求められるが、実態としては要員不足や需要回復の状況から一定の水準が必要だということは理解した。ただし、36協定をより実態に合わせていくことや協定によって制限していくことも重要であることから、引き続き要求項目の実現を求めていく。

組合は持ち帰り、業務対策委員会を開催し、深刻な要員不足に対する危機感を労使で共有し、人財確保の必要性とそのための「人への投資」を実現すべく、「定期昇給の完全実施」を大前提に、賃金引き上げ、制度改善に向け、引き続き粘り強く交渉を強化・継続していくことを確認した。

また、「バス運転者の労働時間等の改善基準の改正に伴う対応方」及び「36協定」については妥結することとした。

以 上

別紙

2024年2月22日
ジェイアール四国バス(株)

バス運転者の労働時間等の改善基準の改正に伴う対応方について

標題について、「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」が2024年4月1日に改正され、乗務員の拘束時間及び運転時間等の上限規制が強化されることから次のとおり対応する。

1. 改正に係る当社の問題点

乗務員の採用については、募集を継続しており、採用試験の結果により合格者を採用しているが退職者も一定数おり、乗務員数は充足していない。

今回の改正では、「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」の1年間及び1ヶ月の「拘束時間」や4週平均1週の「運転時間」の上限を超えることができないため、現状において乗務割交番の作成が難しいうえ勤務変更などにより上限を超えてしまう可能性も否定できない。

2. 対応方

(1) 労働協約の一部改訂

貴組合と締結している労働協約の一部を別紙のとおり改訂する。

(2) 労使協定の締結

「拘束時間」について、1ヶ月(1年)の基準、「運転時間」については4週平均52週の基準において、貴組合との間で改善基準告示第5条第1項第1号イ、第2号に定める労使協定を締結することにより、「拘束時間」及び「運転時間」それぞれの上限時間を延長する。

3. 労使協定により延長できる時間

「拘束時間」：1年3400時間以内、1ヶ月294時間以内(年6ヶ月まで)

281時間超えは連続4ヶ月まで

「運転時間」：52週2,080時間を超えない範囲において4週平均1週44時間まで
(52週のうち16週まで)

4. 労使協定の効力発生日

2024年4月1日

5. その他

協定書(案)は別紙のとおり

参 考)

バス乗務員の労働時間等の改善基準の改正に伴う主な改正点等

「拘束時間」

- 1ヶ月（1年）の拘束時間 「年3,300時間以内かつ1ヶ月281時間以内」
⇒協定締結 1年3400時間以内、1ヶ月294時間以内（年6ヶ月まで）
281時間超えは連続4ヶ月まで
- 1日の最大拘束時間 「13時間以内、上限15時間」
- 1日の継続休息期間 「11時間以上与えることに努める」
※9時間を下回らない

「運転時間」

- 2日平均1日「9時間以内」
4週平均1日「40時間以内」
⇒協定締結 52週2,080時間を超えない範囲において
4週平均1週44時間まで（52週のうち16週まで）

2024年2月22日

ジェイアール四国バス(株)

社員の労働条件に関する協約の一部改正について

標題について、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」への適応に係る「社員の労働条件に関する協約」(2023年9月21日締結)の一部を次のとおり改正する。

1. 社員労働協約

第90条 第1号及び、第2号を次のように改正する。

(1) 1人乗務の場合は、原則として、13時間までとする。ただし、やむを得ない場合は15時間までとすることがある。この場合、14時間を超えることができる回数は、1週間につき3回を限度とする。

(2) 2人乗務の場合は、19時間までとする。

ただし、車両内ベッドの設備がある場合など、一定の条件(改善基準告示第5条第4項第2号ロ)を満たす場合は20時間までとする。

第93条 第2号を次のように改正する。

(2) 連続実乗務時間は4時間以内とし、中断時間は運転開始後4時間の範囲内又は4時間経過直後に1回連続10分以上、通算30分以上とする。

以上

バス乗務員の1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定（案）

ジェイアール四国バス株式会社と四国旅客鉄道労働組合は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第5条第1項第1号イただし書きの規定に基づき拘束時間に関し、次のとおり協定する。

- 1 本協定の適用対象者は、高速バス並びにローカルバスに乗務する運転係等とする。
- 2 1箇月及び1年の拘束時間は下表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
280 時間	291 時間	276 時間	289 時間	290 時間	278 時間	287 時間	278 時間	291 時間	291 時間	258 時間	291 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は2024年4月1日から2025年3月31日までとする。
ただし、有効期間満了の1箇月前までに一方から改訂の意思表示がなされないときは更に1箇年延長し、以後この例による。
- 4 本協定に定める事項において変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更するものとする。

2024年 3月 日

ジェイアール四国バス株式会社
代表取締役社長 高須賀 浩

四国旅客鉄道労働組合
執行委員長 大谷 清

バス乗務員の4週平均1週及び52週の運転時間の延長に関する協定（案）

ジェイアール四国バス株式会社と四国旅客鉄道労働組合は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第5条第1項第5号ただし書きの規定に基づき運転時間に関し、次のとおり協定する。

- 1 本協定の適用対象者は、高速バス並びにローカルバスに乗務する運転係等とする。
- 2 4週平均1週及び52週の運転時間は下表のとおりとする。

なお、4週の起算日は4月1日とする。

第1 4週 4/1~4/28	第2 4週 4/29~5/26	第3 4週 5/27~6/23	第4 4週 6/24~7/21	第5 4週 7/22~8/18	第6 4週 8/19~9/15	第7 4週 9/17~10/13
40 時間 (4 週合計 160 時間)	42 時間 (4 週合計 168 時間)	39 時間 (4 週合計 156 時間)	39 時間 (4 週合計 156 時間)	41 時間 (4 週合計 164 時間)	40 時間 (4 週合計 160 時間)	39 時間 (4 週合計 156 時間)

第8 4週 10/14~11/10	第9 4週 11/11~12/8	第10 4週 12/9~1/5	第11 4週 1/6~2/2	第12 4週 2/3~3/2	第13 4週 3/3~3/30	52 週間計
38 時間 (4 週合計 152 時間)	38 時間 (4 週合計 152 時間)	42 時間 (4 週合計 168 時間)	41 時間 (4 週合計 164 時間)	39 時間 (4 週合計 156 時間)	40 時間 (4 週合計 160 時間)	2、080 時間

※3/31の運転時間：5.71時間（1日÷28日×160時間）

- 3 本協定の有効期間は2024年4月1日から2025年3月31日までとする。
ただし、有効期間満了の1箇月前までに一方から改訂の意思表示がなされないときは更に1箇年延長し、以後この例による。
- 4 本協定に定める事項において変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更するものとする。

2024年 3月 日

ジェイアール四国バス株式会社
代表取締役社長 高須賀 浩

四国旅客鉄道労働組合
執行委員長 大谷 清