

J R 四国労組ニュース

平成29年3月23日（No.17／1）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／幸 大

春闘・夏季手当妥結！

本部は、2017春闘及び夏季手当について本日第4回目の団体交渉を開催した。2017春闘では、定期昇給の確保を絶対条件にベースアップ獲得を目指すとともに、総合生活改善闘争として組合員の期待に応えるべくこれまで精力的に交渉を続けてきた。また、夏季手当についても、厳しい経営環境のなか日夜「安全・安定輸送」「収入の確保」に取り組んでいる組合員の努力や政策課題解決に向けた取り組み等を訴えてきた結果、下記の回答を引き出した。

◆ 定期昇給確保

◆ 半日単位の年次有給休暇制度の限度回数を拡大

12回 → 20回（実施時期：平成29年4月1日）

◆ 短日数勤務制度が適用されたエキスパート社員の 動力車乗務員専用交番を検討

平成30年春に高松運転所において実施

◆ 夏季手当 基準内賃金の1.89箇月分

（昨年の夏季手当を0.02箇月分上回る）

支給日 7月7日（金）

エキスパート社員の制度改正妥結！

1月30日に提案のあった「エキスパート社員の勤務及び賃金制度の一部改正」について、本日5回目の交渉を行った。提案を受けて以降、定期本部委員会や春闘討論集会、職場集会等での意見を反映させるべく交渉を強化してきた結果、職務手当及び慰労金について前進を図ることができた。

◆ 高年齢調整手当獲得

◆ 職務手当新設（動力車乗務員も支給の対象とする）

◆ 特殊勤務手当の改善

◆ 慰労金新設（係数見直し（5→7.5）による増額）

◆ 技師の新設

J R 四国労組ニュース

平成29年3月23日（No17／2）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／幸 大

【賃金引き上げ及び夏季手当についての回答】（申第13号及び申第15号）

回 答 書

平成29年3月23日

J R 四 国

平成29年度の新賃金については、人件費への影響度合いを考慮しつつ、長期的な会社業績の見通しを強く意識しながら検討した結果、下記のとおり回答いたします。また、夏季手当についても、下記のとおり回答いたします。

記

1 新賃金

平成29年4月1日現在、満55歳未満の社員について、定期昇給を実施し、所定昇給号俸は次表のとおりとする。

	同一等級在級年数		
	0～4年	5～8年	9年～
昇給実施日現在の年齢が49歳以下	4号俸	3号俸	2号俸
昇給実施日現在の年齢が50歳以上54歳以下	3号俸	2号俸	

2 夏季手当

平成29年度の夏季手当については、次のとおりとする。

- (1) 基準額は、基準内賃金の1.89箇月分とする。
- (2) 支給日は、7月7日以降準備でき次第とする。

当社においては、平成28年度の鉄道運輸収入が堅調に推移しているとはいえ、平成20年度以前と比較すると依然として低い水準です。また、事業の根幹となる鉄道事業を含む営業損益は4期連続で100億円を超える赤字となることを見込んでおり、危機的状況が続いています。

平成29年度以降についても、新たな中期経営計画の初年度として、引き続き各種施策を実施することで、四国ディステーションキャンペーンの開催を始めとした好機を最大限活かすとともに、経営の効率化に努め、平成32年度を目標とした経営自立計画の達成を目指していかなければなりません。

こうした状況下において、社員等の雇用の確保を第一義に、諸課題の解決に取り組んでいく必要があると認識しています。「四国」の一員として、将来にわたり四国における基幹の公共輸送機関としての役割を果たしていくため、安全の確保を最優先に、全社員一丸となって経営課題の解決に全力を傾注していくことを強く期待します。

また、平成33年度以降を見据えて、四国の鉄道高速化への機運醸成や四国における公共交通ネットワークのあり方などの諸課題に対して労使一体となった取組みがこれまで以上に必要不可欠なものとなっています。

増収活動への積極的な参加や税制特例措置の延長などの諸課題に対する貴組合のこの間の取組みを最大限考慮するとともに、今後の貴組合の一層の協力に強く期待し、上記のとおり、会社として精一杯の回答としました。

以 上

J R 四国労組ニュース

平成29年3月23日（No17／3）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／幸 大

【労働時間の短縮及び制度改善についての回答】（申第14号）

9 半休の付与日数の上限を拡大されたい。

半休は、各年度に20回以内（暦日単位に換算して10日以内）を限度に付与することとします。
なお、実施は平成29年度からとします。

14 準組合員（エキスパート社員）の多様な勤務制度を新設されたい。

短日数勤務制度が適用されたエキスパート社員の動力車乗務員専用交番については、高松運転所において平成30年春の実施に向けて検討します。

なお、その他の運転区所については、短日数勤務制度の適用者数を踏まえ別途検討します。

【エキスパート社員の夏季一時金についての回答】（申第16号）

1 基礎額

基本賃金及び高年齢調整手当の合計額の2.29箇月分とする。

2 支給日は、7月7日以降準備でき次第とする。

<参考>

支払額＝基準額×（1－期間率±成績率）

↓

基準額＝基礎額×係数（0.4）

↓

基礎額＝基本賃金及び高年齢調整手当の合計額の2.29ヵ月分

【契約社員の夏季一時金についての回答】（申第17号）

1 パートナー社員（月給・日給適用者）

(1) 基準額

調査期間内の勤務日数	四国地区	大阪地区	看護師	列車乗務員	アテンダント	客室乗務員
65日以上120日未満	65,000円	83,000円	88,000円	74,000円	74,000円	69,000円
120日以上	130,000円	166,000円	176,000円	148,000円	148,000円	138,000円

（注）勤務日数には、年休日及び有給休暇日を含み、育児短時間勤務により短縮された労働時間の合計を1日平均労働時間で除した日数（端数は切り捨てる）を含まない。

(2) 加算額

調査期間内の勤務成績が特に優秀な者に対して、基準額に10,000円の加算を行う。

(3) 減算額

調査期間内の勤務成績が特に良好でない者に対して、基準額に5,000円又は10,000円の減算を行う。

2 支給日は、7月7日以降準備でき次第とする。

J R 四国労組ニュース

平成29年3月23日（No17／4）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／幸 大

《主なやりとり》

- 【組合】組合は「人への投資による業績への効果」などを訴え、ベースアップの実施を強く求めてきたが、実施しないという回答は非常に残念である。
- 【会社】JR四国を取り巻く状況は非常に厳しく、今後の見通しも不透明な状況であることから、ベースアップの実施は困難である。
- 【組合】しかしながら、5期連続で黒字となった中間決算等を踏まえ、組合員の賃金改善に対する期待は極めて大きい。
- 【会社】中間決算では黒字を確保することができたが、通期の業績見通しについては、営業損益は4期連続で100億円を越える赤字を見込んでいる。また、経常損益については会社発足以来最大の赤字を想定しており、会社を取り巻く状況はこれまでにないほど厳しい。このような中、長期人件費に影響を与えるベースアップを実施できる状況ではない。
- 【組合】準組合員（エキスパート社員及び契約社員）の賃金控除に関する協定は、前回の交渉において前向きに検討するという考え方が示されたが、今春闘において改定しないのか。
- 【会社】現段階では、システム改修等が整理できなかったが、引き続き検討したいと考える。
- 【組合】鉄道運輸収入は堅調に推移しているが、その短期の業績を夏季手当に反映しているのか。
- 【会社】近年、鉄道運輸収入が堅調に推移しているとはいえ、高速道路料金割引施策以前の水準まで回復するには至っておらず、依然として低い水準で推移している。このような状況の中、安全・安定輸送の取り組み、増収の取り組み等を最大限考慮した回答である。

【エキスパート社員の勤務及び賃金制度の一部改正についての回答】

動力車乗務員に対する職務手当は社員と同額とします。なお、短日数勤務制度が適用されたエキスパート社員の動力車乗務員については、支給額に209／258を乗じて得た額とします。

慰労金支給額の算式を以下のとおりとします。

支給額＝基準額×（勤続月数／60）×7.5

※ その他の項目については、提案通りとする考え方が示された。

（提案内容は、JR四国労組ニュースNo. 12参照）

《主なやりとり》

＜エキスパート社員の勤務及び賃金制度の一部改正＞

- 【組合】エキスパート社員の動力車乗務員に対する職務手当の支給については、これまで組合が繰り返し訴えてきたものが反映されたと考える。また、慰労金については、全員一律の支給とはなかったが、係数の見直しにより支給額の増額が図られた。このことについても、組合の主張が反映されたと考える。
- 【会社】これまでの貴側の強い申し入れを最大限考慮し、会社としても相当思い切った判断をした結果、エキスパート社員の動力車乗務員も職務手当の支給対象とし、慰労金の件数を見直すこととした。

J R 四国労組ニュース

平成29年3月23日（No17／5終）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／幸 大

◎最後に組合側より

今春闘も多くの企業でベースアップが実施されており、組合員のベースアップに対する期待は非常に大きいものがあつた。今回の交渉においてベースアップが図れなかったことは残念ではあるが「定期昇給の実施」及び「半日単位の年次有給休暇制度の限度回数拡大」等は、日々の「安全・安定輸送」への取り組みや効率化等へ理解や協力、また減収に歯止めをかけるべく増収活動に取り組んできた組合員の努力と、今日までの政策課題解決に向けた取り組みを考慮した回答と受け止めている。

鉄道運輸収入が対前年を上回る水準で推移している中、夏季手当に対する組合員の期待は大きく、対前年を0.02箇月分上回る回答については、本部としては、決して満足できる回答ではない。

しかしながら、通期では営業損益が100億円を超える赤字を見込んでいるうえ、経常利益は会社発足以来最大の赤字を想定しており、会社を取り巻く厳しい環境も認識している。

よって、現時点での精一杯の回答と考えるが、期末手当は短期業績反映手当であることから、年末手当においては組合員の努力に報いるよう最大限の回答を強く要請する。

エキスパート社員の勤務及び賃金制度の一部改正については、エキスパート社員が会社に残っていただくために、これまで組合が申し入れてきた内容が反映されたものとする。今後も、さらなる改善を要請する。

本部は持ち帰り業務対策委員会を開催し検討した結果、JR四国を取り巻く経営環境は、対抗輸送機関との競争の継続、少子高齢化の進展など、引き続き厳しい経営環境となることが想定される。ベースアップ獲得には至らなかったが、「定期昇給の確保」「半日単位の年次有給休暇制度の限度回数を拡大」の改善が図られた。

また、エキスパート社員の勤務及び賃金制度の一部改正については、職務手当の新設、特殊勤務手当の支給額の改定、慰労金制度の新設等、これまで組合が申し入れてきた内容を考慮していることや一部改善が図られたことについても議論・検討した。

さらに、夏季手当においては、営業損失の3桁が想定されるなど、依然として厳しい状況の中、「安全・安定輸送」及び「収入の確保」に向けた組合員の努力、並びに経費削減施策への協力、さらには、これまでの政策課題解決を含む様々な取り組み等を最大限考慮したうえで昨年の夏季手当を0.02箇月上回ったことについて議論・検討した結果、現時点において会社として精一杯の回答であると判断し、本日12時妥結とした。

以 上