

J R 四国労組ニュース

平成29年11月10日（No.9）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／森安 祐貴

年末手当交渉（2回目） 要求獲得に向け最大限の回答を要請！

J R 四国労組は本日、2回目の年末手当交渉を行った。組合からは要求の獲得に向けてこれまでの組合員の取り組みを強く訴えるなか、会社側からは現段階の考え方が示された。

【現段階における会社側の考え方】

今年度の年末手当については、判断要素としての業績評価の指標や今後の経営見通し等を見極めながら、今後鋭意検討していく。

まず、業績評価の指標について、従来から重視している営業利益は、中間決算における鉄道運輸収入が対前年101.4%となったものの、修繕費等も増加したことから、45億円の赤字で対前年並みとなった。なお、通期の見通しは、117億円の赤字で対前期を3億円上回るが、対計画を8億円下回ることを見込んでいる。また、経常利益の通期の見通しは、対計画を3億円上回るものの、昨年引き続き多額の赤字を見込んでおり、当社の経営環境は引き続き厳しい状況であると認識している。

更に、9月に襲来した台風の応急・復旧工事費の影響は大きく、多額の特別損失を計上するとともに、当期純利益の通期見通しは21億円の赤字を見込んでいる。なお、当期純利益が赤字となるのは、平成24年度以来5年ぶりとなる。これについても、年末手当を検討していく上での判断要素のひとつと考えている。

他方で、世間相場について、「夏冬型年間協定」ですでに決定している企業における年末一時金支給水準の対前年同期比は、全産業平均で4年ぶりにマイナスに転じた。また、今年度の人事院勧告では支給月数を年間4.4箇月と引き上げたが、当社の水準と比べて、依然として低い水準となっている。

今年度の年末手当については、先に述べた指標、世間相場及び今後の経営見通し等を客観的に判断して、検討を進めていきたいと考えるが、今後も鉄道輸送需要の漸減傾向は避けられず、当社を取り巻く経営環境は厳しい状況が続くことが想定されることを踏まえ、慎重に検討せざるを得ないと考えている。

なお、支払日については、交渉日程にもよるが12月8日（金）を目途に支払っていきたいと考えている。

● 要求項目に対する現段階の回答（会社）

- ・支給額については、社員、エキスパート社員及び契約社員ともに、現段階においては、具体的な回答はできない。引き続き交渉していきたい。
- ・55歳以上の社員の加算金については、加算する考えはない。
- ・エキスパート社員の加算金については、全員一律に加算する考えはない。調査期間内における勤務成績により成績率を適用する。
- ・支払日については、社員、エキスパート社員及び契約社員ともに、12月8日を目途に支払っていきたい。

◎ 会社側の回答に対する組合の主張

- ・ 1 回目の交渉において、安全・安定輸送、収入の確保に向けた会社施策への協力等についてその取り組みを主張したが、会社はどのように考えているのか。
- ・ 鉄道運輸収入が対前年 1 億円増の 121 億円となったが、これは要員が 2% 減少するなど厳しい状況の中、組合員が輸送量を安定的に維持するため努力した結果である。また、中間期における総額人件費が減少しているにもかかわらず、組合員一人当たりの仕事量は増大していることから、しっかり評価すべきである。
- ・ 台風 18 号の災害は JR 四国発足以来最大の被害となったが、異常時での輸送体制の維持、被災地の復旧工事への対応は、全組合員が総力をあげて取り組んだ結果である。よって、組合員の労苦や底力を正に評価し数値で応えるべきである。
- ・ 過去に 60～70 億円の営業外利益を計上したときも、組合は無理な手当は要求しなかった。このため、今回 30 億円の特別損失で減ることがあれば、組合員の納得は得られにくい。
- ・ 要員が不足する中、組合員は時間外労働に協力し、業務を支えている。
- ・ 55 歳以上の加算金については、55 歳到達時までと同じ業務に就きながら基本給が減額となることから、年末手当での加算額支給を前向きに考えるべきである。また、エキスパート社員は社員と同じ業務を行っているほか、契約社員も業務遂行のため懸命に取り組んでいることから、同じく加算額支給を行うべきである。
- ・ 増収キャンペーンについても、組合員は主旨を理解し積極的に取り組んでいる点を評価すべきである。あわせて、新幹線導入の機運醸成といった政策課題の解決に向けても取り組みを展開している点を評価すべきである。
- ・ 安全・安定輸送や収入の確保に対する日頃の組合員の頑張りに会社が応えることで、組合員のモチベーションを維持・向上することは重要であると考えている。

● 組合の主張に対する会社側の回答

- ・ 鉄道運輸収入が対前年で 101.4% となったのは、安全・安定輸送の完遂及び「四国デスティネーションキャンペーン」等の様々な増収の取り組み、並びに台風 18 号の災害における輸送体制や復旧工事に対する組合員の努力の結果であり評価する。しかし、年末手当の数字は、営業利益や経常利益等の業績評価の指標や今日の議論を踏まえてプラスとマイナスのそれぞれの要素を加味して判断する必要がある。今回の特別損失についても、マイナスの要素として加味する必要があると考える。
- ・ 自然災害について、会社として防災対策を講じても、人智を超える一定以上の災害は鉄道会社としてのリスクであることを、貴側においても共通認識として持って頂きたい。
- ・ 55 歳以上の給与については、新人事賃金制度の議論において、生涯賃金のプラスとして貴側と妥結したものであり、加算金を支給しなくても生涯賃金のマイナスはないと考える。エキスパート社員は今春に各種手当の見直しや慰労金を導入しており、契約社員も地場水準を見ながら賃金改定を行っている。
- ・ 総額人件費の減少は、社員数の減少や年齢構成の若年化を受けたものである。また、要員が減少する厳しい状況の中で輸送量を維持するため、組合員には時間外労働に協力していただいているが、要員確保の取り組みが効果に表れるのは数年かかる点もご理解いただきたい。
- ・ 政策課題の解決については、引き続き貴側と協力しながら対応したい。
- ・ 引き続き、会社の体力及び貴側の要求主旨を踏まえながら鋭意検討していきたい。

◎ 最後に組合より

「安全・安定輸送の確立」を第一義に、「四国再発見」増収キャンペーンなど収入の確保に向け、要員に限られる中で日々奮闘している組合員の取り組みを十分考慮し、組合員の努力に報いるべく誠意ある回答をするよう強く要請し、交渉を継続することとした。

以 上