

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年11月14日（N o 13 / 1）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

2024 年度年末手当交渉 2 回目

組合：厳しい要員状況においても、安全・安定輸送、収入の拡大に貢献。

第 2 四半期決算を見れば、組合員の期待感は極めて高い！！

会社：鉄道運輸収入は改善するも、分譲マンション販売の反動により

営業損益は悪化。資源価格や、修繕費等の動向をふまえると、引き続き一丸となり収益の拡大に努め、さらなる損益の改善を目指す。

期末手当は、経営見通しに加え、人財の確保・定着をふまえ、総合的に判断。

明るい未来を切り拓くべく、粘り強く着実な交渉を展開！

J R 四国労組は 11 月 13 日に、2 回目となる「年末手当等」についての団体交渉を行った。前回の交渉では組合側より要求主旨の説明を行ったが、今回は会社側から現時点における考え方が示された。

<会社側の現時点における考え方>

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などを見極めながら、鋭意検討してまいります。現段階での会社の考え方を申し上げます。

まず、業績評価の指標についてですが、従来から重視しております営業利益については、第 2 四半期決算の経営協議会で説明したとおり、移動需要の回復や運賃改定、「TAKAMATSU ORNE」の開業に伴う収入増があった一方、分譲マンション販売の反動減などの減少要素もあり、結果として、昨年度と同程度の 60 億円の赤字となりました。

また、当社の収入の柱である鉄道運輸収入については、昨年度よりも 5 億円増加した 114 億円となったものの、コロナ禍前と比較すると 95%程度となっており、今後の動向を注視する必要があります。

なお、通期の業績予想については、事業計画で発表した内容から変更は無いものの、資源価格の高騰や、修繕費などの経費が下期に多く決算される見込みであることから、引き続き鉄道運輸収入の安定的な確保や非鉄道事業における収益の拡大に従業員一体となって取り組み、事業計画の達成を確実なものにするとともに、さらなる損益の改善を目指していかねばなりません。

続いて、世間相場についてですが、一つの指標として意識すべき人事院勧告については、昨年度の勧告において、民間企業の賞与回復を踏まえ、年間のボーナス支給月数を 0.10 ヶ月分引き上げています。

さらに、「夏冬型年間協定」ですでに決定している企業における平均支給月数は前年比で 0.04 ヶ月の増加となっていることに加え、人手不足の影響もあり、人員確保のためのボーナス増加の流れは続くことが見込まれていますが、企業の体力によって引き上げ幅にはばらつきが予想されます。

2024 年度の年末手当については、先に述べました指標や世間相場、安定的な人材の確保・定着の観点及び今後の経営見通し等を客観的・総合的に判断して、検討を進めていきたいと考えております。

なお、支払日については、12 月 6 日を目途に支払っていきたいと考えております。

会社の考え方は以上です。

J R 四国労組ニュース

2024年11月14日（No.13／2）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

◆ 要求項目に対する現段階の回答

- ・社員及び契約社員の支給額について、現段階においては具体的な回答はできません。引き続き交渉していきたいと考えています。
 - ・エキスパート社員の支給額について、現段階においては具体的な回答はできません。引き続き交渉していきたいと考えています。
- なお、基礎額に乗じる係数を撤廃する考えはありません。
- ・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6日（金）を目途に支払っていききたいと考えています。

＜主な交渉内容＞

組合：要員が不足する中においても、組合員は日々安全・正確・快適な輸送の提供を行うとともに、収入の拡大に向け力を緩めることなく、それぞれの職場で日夜奮闘している。会社をとりまく現状、また先行きの不透明感については理解しつつも、物価高は会社のみならず、組合員の生活も直撃しており、生活給として重要な年末手当の確保は必須である。

第2四半期決算を見れば、鉄道運輸収入は対前年100%を超え、経常利益は大幅な黒字になるまで回復した。この結果に対し、組合員の期待に応えなければ、JR四国の事業運営にとって必要不可欠である、組合員の離職が加速してしまう。

あわせて、事業運営に欠かすことの出来ないエキスパート組合員・契約社員についても組合員と同様に、奮闘してきたことから、年末一時金において誠意ある回答を求める。特にエキスパート組合員に対しての期末一時金における係数は、モチベーションの低下を招きかねず、係数の撤廃を強く求める。

会社：貴労組組合員の業務運営に対する尽力に感謝申し上げる。

冒頭述べたとおり、期末手当については業績評価の指標を重視している。鉄道運輸収入は対前年比105%となっているものの、コロナ禍前と比較し、95%程度であり、特に輸送人員ベースでは、85%に至らない状況。関連事業についても、分譲マンション販売の反動等があり、結果として、営業損益は過去4番目に悪い数字となっている。修繕費等が下期に計上されること等を踏まえると、まずは確実に事業計画を達成した上で、さらなる損益の改善を図っていきたい。

また、エキスパート組合員の係数については、55歳以降の賃金とともに検討すべき事柄であり、現行制度上の係数は、0.4となっている。

組合：各箇所において、連続無事故を継続するなど、日々安全・安定輸送に取り組むとともに、大雨等の異常時対応、エキスパート・契約社員も含め組合員が一丸となって取り組んできた。また、収入の確保のために、運賃ほ脱を防ぐよう細やかな取り組みを行ってきたし、関連事業についても、分譲マンション販売の反動はあるものの、「TAKAMATSU ORNE」「だんだんどおり」等非常に好調である。

ようやく若年層の組合員にも「連続性」という言葉が浸透してきており、直

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年11月14日（No.13／3終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

近の賞与水準も含めて検討を行われたい。

エキスパート組合員について、0.4の係数が前提と言うが、これだけ皆が頑張っている中、特例措置が継続されなければモチベーションの低下は避けられない。

会社：賞与の考え方については示したとおりであるが、日々安全・安定輸送の取り組み、収益拡大の取り組みも反映させながら今後検討を進めたい。

エキスパート組合員の係数については、あくまで、現行の協約上そうなっているという話であり、特例措置がなされるかどうかは交渉や今後の検討によるものとする。

組合：鉄道運輸収入のさらなる拡大に向けて、観光列車の取り組み等も必要だが、現場の状況を見ると要員不足が深刻化しており、完全に疲弊している。工務系統においても、グループ会社・協力会社の要員不足も著しく悪化していると聞く。さらなる人財の確保・定着のためには、JRとしてふさわしい水準の賞与を支給することが重要であり、ひいては採用競争力の強化に資するものとする。

会社：現時点においては、まだコロナ禍からの回復局面と考えており、その観点からも連続的に改善する部分を示すことが重要と考えている。事業計画では、年度末最終経常利益が▲8億円と見込んでいるが、今回の考え方で示した通り通期の業績予想として「事業計画の達成を確実にし、さらなる損益の改善を目指す」としたとおり、引き続き回復状況を見極めながら検討を進めていく。

交渉終了後、業務対策委員会を開催。厳しい要員状況の中、それぞれの職場で日々奮闘を行った結果が今回の第2四半期決算に繋がったと考える。組合員の温度感が極めて高い点をふまえ、納得の行く結果を勝ち取るべく、引き続き粘り強く交渉を継続していくことを確認した。

以上