

2023年度夏季手当等のたたかいに対する見解

6月16日、バス関申第11号「2023年度夏季手当等に関する申し入れ」に対し、示された回答は「基準額は、基準内賃金の月額1.8ヶ月とする」「契約社員Aは月額を1.4倍した額」など、要求からは大きく乖離し、到底席上妥結できず組織内議論とした。

第2回交渉では、激励行動や組合員・家族アンケートなどの声をもとに、昨年とは比にならない労働実感のもと、「必達」とされてきた単月黒字を果たし、昨年とは比にならない業績の回復を実現できたこと。歴史的な物価高の中でベアが実施されるも500円の低額回答だったため、厳しさが続いている生活実感と悲痛な声。そして、人材流出が止まらない中においても、約3年続いたコロナ禍で奮闘してきたことなど、強く訴え満額回答を求めてきたが故、第3回交渉で示された回答には愕然とした。

職場からは、離職増と採用減を背景とした要員不足の中で、休日出勤や臨時便、圧縮行路などでの運行を担い収入確保に全力を尽くしてきた労働実感と、会社回答に大きな乖離があるとの怒りや不満、失望する声が多くあった。また、組合員・社員は需要があるのに要員不足により続行便を出せないジレンマや、収益が高い車両整備を手放すことへの矛盾なども感じながら日々奮闘している。その職場の人材流出・定着への危機感と経営側の危機感に大きな乖離を感じざるを得ないなどの声があった。したがって、労働実感を重く受け止め、人材定着が最重要課題であることを一致し、回答の再考を強く求め緊急再申し入れをおこなった。

会社は、「単月黒字が達成したのは職場の努力の結果」「単月黒字で大きな道標となった」「若い人材の流出・車両整備が確保できないことへの危機感はある」など回答するも「通期の赤字」を理由として頑なに姿勢を崩すことはなく、再考しない会社には怒りをおぼえる！

また、決算は赤字でも、営業利益は昨年比約17億円の増となっているのも事実である。しかし夏季手当はわずか0.4ヶ月（約7千万円）の増であり、平均約10万円の支給増に留まっている。赤字の時は「単月黒字必達」、単月黒字を達成すれば「通期の赤字」を理由に支給月数を抑制し続ける姿勢では、いつになってもコロナ禍前の水準に戻さないのではとの危機感のもと議論してきた。

結果、人材定着が喫緊の課題であること、通期の黒字または、単月黒字がさらに達成できたら、組合員・社員へのさらなる還元で、コロナ禍前の水準に戻すことを労使でめざしていくなどの認識を一致し、本日苦渋ではあるが妥結の判断をした。

JRバス関東本部は、ポストコロナ社会を見据えた職場と仕事の変化に対し、安全第一・現場目線で業務課題・職場環境改善の取り組みをつくり出していく。そして、堂々と労働条件・労働環境の維持・向上のためにJRバス関東本部へのさらなる結集を訴え、組織の強化・拡大を実現する決意である！

最後に、厳しい夏季手当交渉を最後まで支えアンケートの取り組みに協力していただいたすべての組合員とご家族に感謝を申し述べ、JRバス関東本部常任委員会見解とする。

2023年6月20日
JRバス関東本部常任委員会