

<h1>第 66 号</h1>	<h1>Super Highway</h1>	
<p>発行日 2023.11. 7</p>	<p>J R 東労組バス関東本部</p>	<p>J R 東労組ホームページ</p>

## 2023 年末手当満額回答！ 組織強化・拡大！！

申 2 号「2023 年度年末手当等に関する申し入れ」の趣旨説明に対して、会社の年末手当に対する考え方の説明概略です。

申し入れを頂いた日に、社員の皆さんへと言うメッセージを出した。

また、第二四半期の決算概要は、2000 万円の黒字、実に 4 年ぶりの黒字である。まずは 1 日の黒字を、単月黒字、最後累計黒字と、まずは当社が本格的に再生の道を一步一步進むことを意味しているのかなど。黒字が達成できたことは、組合員・社員の努力であるのは間違いなく、お礼申し上げたい。

外的要因として、新型コロナウイルス感染症が 5 類に引き下げとなったため、国内旅行・海外からの訪日客の旅行も再開され、いよいよポストコロナ時代に入りつつある。

8 月は単月だと 1 億 400 万円の黒字。今年度の目標が 1 億 3000 万円の黒字だが、計画は 2 月まで累積赤字のまま、最後に黒字にするという形だったが、8 月にすでに黒字になった、会社はこれについて評価しているし、還元していきたい。累計 2,000 万という数字は、台風・雪害 1 日分の損害と同じ、そういう現実をしっかりと見ないといけない。

ポストコロナで順調に回復してきた路線もあれば、そうでない路線も出てきてしまった、だからコロナ前の 100%には戻らない。高速線もスクラップアンドビルドをしっかりとやっていかないとまた赤字になってしまう。

収入も落ちたが経費も落ちた。収入と経費のバランスの中で累積黒字になった。コロナ禍で社員が 200 人近く減った人件費。燃料代は上がったが、輸送力も減っているのも金額としては落ちている。

この 1 年において運行管理・遠隔点呼をほとんどの支店で行っている。現時点でほぼ全支店で何らかの形で導入できている。このような経費の対策を併せて行っていないと黒字化は達成しない。今後も、このような施策を行って筋肉質な会社にしていく。

収益として貢献できていない一般線について選択と集中をする。経費増としては改善基準告示の対応。出面増というリスク、きちんと見つめて今後の対応をしていく。経営状況のリスクをしっかりと踏まえて年末手当の議論をしたい

累積黒字を達成したことをしっかりと評価しながら、真摯な議論を行っていきたい。

## J R バス 関東で働く仲間を一つに！