



申
2
号

2023年度年末手当に関する申し入れ 第3回交渉「回答を受けて議論」をおこなう！その3

- (組合) 今回の回答数字はトップダウンではなくボトムアップで決まったのか。
- (会社) トップダウンで決めたのではない。前回までの議論内容を踏まえて経営幹部の総意で決めた数字である。
- (組合) こちらから3点ほどある。1点目は前回の交渉で会社側は0、1ヶ月1,500万円といていたが認識がっていない。2点目はボーナスに限らず賃金改定には黒字がベースといていたが、他企業のように「運賃改定などをして社員に還元していくこと」を利用者に対しても社員に対しても打ち出すことが重要である。3点目は回答書に今後の期待感を込めた数字と書いてあるが、契約Bや臨時雇用員にも社員と同じ要素があり、同じように上乘せするべきであり、何故上乘せしないのか確認したい。
- (会社) 0、1ヶ月は1,500万円ではなく1,800万円であり申し訳ない。賞与は会社の業績に応じて支給している。契約社員Bや臨時雇用員に対しては過去の支払い問わず通達整理で支払っている。契約社員や臨時雇用員には転勤がなく、責任の度合い、労働条件も異なることから正社員と賞与などの差がでる。契約Aは13人、契約Bは33人、臨時雇用員は67人である。この人数であるからやらないということではない。
- (組合) 60歳以降でも努力すれば還元してくれるという意識となれば士気も上がり、労働の質も上がる。
- (会社) 運賃改定分を社員への還元と話を受けたが、今後一般路線バスは今年度から来年度かけて約2割増となる運賃改定を行っていくことを検討している。しかし黒字にならないとそれを原資にすることは難しい。会社が利益をため込むための運賃値上げではない。利益を上げてステークホルダーへの還元を増やすために改善しなければならない。大きな課題として車の老朽化も含めて考えていかなければならない。公共交通機関として地域の足を残すためには運賃値上げをしなければ残すことができないことを地域に理解してもらわなければならない。世間の風潮として値上げして乗らなくなるとなれば無くさざるを得ないという判断をするしかない。過去のつくばエクスプレス開業時やコロナ禍のような赤字経営になる苦しみは何度も味わいたくない。筋肉質と言われてきたが、コロナや災害などで休日出勤したのち代休振られて賞与が一気に下がるなど一喜一憂することは嫌であると強く思っている。
- (組合) 筋肉質は安定的経営といえるのではないか。1億3700万円の黒字決算を目指しているが、それで安定的経営と考えているのか。1円でも利益を得ることを目指していくことは変わらないと思うが、安定的経営というのは何か認識を確認したい。
- (会社) 1億3700万円黒字というのはあくまでも今年度の計画であり、その数字が安定的な経営とは思わない。コロナ前の収入には戻せないが、安定的に収益をあげなければならないということが筋肉質という体質になるということである。経営計画アクションIIの時代、2億円あれば災害や燃料高騰など必要であると言われていた。一方で累積赤字の借金を返さなければならない。
- (組合) 年収の低下にも最低ラインがあり、燃料費高騰、物価上昇の中で、強制転勤などで長距離通勤などを強いられている組合員もいる。今の交通費の支給額では足りていない。
- (会社) 通勤手当は非課税であり賞与で考えない方がいい。コロナが5類に移行してから平日も含めて便平均が20名を超えている。コロナ前の2019年度の便平均は20名を超えていなかった。みなさんの協力のもと、選択と集中したことにより効果がでてきたように見える。単月黒字で喜ぶのではなく日々黒字になっていくことを目指していかなければならない。波動輸送にしっかり対応していけば収入を得ることを確認できた。