JR四国労組
四国旅客鉄道労働組合

JR四国労組新聞
JRSU

2011年
8月10日
No.2（386）

四国旅客鉄道労働組合
〒760-0021 高松市西の丸町11-9
TEL（NTT）087-851-1378
（JR）086-2597~2598
http://jrsu.jrsis.com/
発行責任者／中浜　斉
編集責任者／眞鍋健治

第30回定期大会開催

運動方針を満場一致で決定！

JR四国労組は、7月8日・9日の両日、徳島市「ホテルクレメント徳島」において、代議員、特別代議員、傍聴者等、約170名の参加の下、第30回定期大会を盛大に開催した。大会スローガンとして、「積極果敢な運動で、JR四国労組の未来を切り拓き、組織の充実・強化と組合員・家族の幸福を実現しよう！！」を掲げ、①安全・安定・安心輸送の確立②運輸収入の確保③労働環境の改善④政策課題実現の取り組み⑤一企業一組合の早期実現⑥政治・共闘の取り組み等を柱とした運動方針を満場一致で可決した。

大会は13時から、浅岡副委員長の開会挨拶で始まり、大会準備委員長の徳島支部松浦青女議長より歓迎の挨拶を受け、その後、中川資格審査委員長から代議員51名中、50名の出席が報告され、大会の成立が確認された。

議長団には、東川代議員（本社支部）、浦川代議員（徳島支部）が選出され、スムーズな大会進行が行われた。

執行部を代表して挨拶に立った真辺執行委員長は、方針に掲げる6本の柱について所見を述べ、その後「東日本大震災で被害に遭われた全ての方にお見舞いを申し上げるとともに、引き続き最大限の支援を行っていく。2012年4月にJR発足25周年を迎える。我々を取り巻く環境は依然厳しいが、引き続き真の民間企業として将来にわたって利用者に選択される鉄道として生き残るためには、厳しい現実を再認識して、これまで以上に懸命な努力を傾注しなければならない。必ず輝く未来があるはずだ。夢と希望と明るい展望をもって、心を一つに前向きに取り組んでいこう。」と訴えるとともに、今大会をもって退任することを表明した。

大会には、連合四国ブロックを代表して連合愛媛の木原会長をはじめ、各界から多くの来賓がかけつけた。JR連合からは坪井会長に参加頂き、安全確立、民主化完遂、政策実現等、JR連合の運動方針に沿って問題提起がなされた。

議事では、執行部より、一般経過報告などが行われ、質疑応答に入った。初日は、7名の代議員から発言があり、執行部答弁の後、満場一致で経過、決算が承認された。続いて、平成23年度運動方針案及び予算案が提起され、第1日目を終了した。

第2日目は、午前9時より議事が再開され、27名の代議員より、運動方針に肉付けする意見等が出され、活発な討議が行われた。各部答弁の後、中浜書記長の総括答弁が行われ、運動方針及び予算は満場一致で承認された。

また、諸規則の一部改正の後に行われた役員改選では、専従6期12年にわたりJR四国労組運動を支えてきた真辺委員長に代わり中浜新委員長を選出するなど、新執行部が誕生した。

その後、中野青年女性会議議長より大会宣言案が提起され、盛大な拍手で承認された。

最後に、中浜新執行委員長の「団結ガンバロー」で、JR四国労組の団結と更なる躍進を確認し、12時10分に終了した。

来賓のみなさま

（順不同）

連合愛媛
木原　忠幸　会長
四国交運労協
長尾　伸夫　副議長
四国旅客鉄道株式会社
泉　雅文　代表取締役社長
大嶋　和浩　勤労課長
ジェイアール四国バス
佐野　正　代表取締役社長
明尾　映男　取締役総務部長
高井　美穂　秘書
仙谷　由人　衆議院議員
杉本　友好　秘書
仁木　博文　衆議院議員
川上　司朗　秘書
中谷　智司　参議院議員
髙橋　良輔　秘書
四国労働金庫
藤澤　正　副理事長
全国交運共済生協
立川　幸一　本部長
全労済徳島県本部
川越　敏良　本部長
JR連合
坪井　義範　会長
JR四国労組議員団
井上　洋一　幹事長
退職者連絡会
西山　実紀会長代行
落合総合保険事務所
落合　新　代表取締役社長

祝電・メッセージ

【国会議員】
衆議院議員
三日月　大造
小川　淳也
玉木　雄一郎
永江　孝子
白石　洋一
高橋　英行
参議院議員
武内　則男
植松　恵美子
友近　聡朗
広田　一
加藤　敏幸

【労働組合等】
JR北海道労働組合
ジェイアール東日本労働組合
東海旅客鉄道労働組合
西日本旅客鉄道労働組合
九州旅客鉄道労働組合
日本貨物鉄道産業労働組合
四国電力労働組合
日本私鉄労働組合
四国地方連合会
タダノ労働組合
日本郵政グループ労働組合
四国地方本部
四国キヨスク労働組合
国鉄労働組合
四国本部
（敬称略）

真辺執行委員長挨拶（要旨）

大会の冒頭、執行部を代表し真辺委員長は「JR四国労組がJR四国の責任組合として、更に運動を強化し力強く前進していくために、当面する諸課題等を明らかにし取り組みの強化を図っていく」と述べ、JR四国労組が取り組む課題について所信を表明し、真摯な討議を要請した。

安全・安定・安心輸送の確立について

JR四国労組の組織と運動の目的は、何と言っても「安全確立を最優先にJR四国の健全な発展を築き、組合員の雇用と生活を守ることである。」との認識から、JR労働者の最大の使命である安全の確保を最優先課題に位置づけ、今日まで労使協議の強化や職場への安全意識の徹底などの取り組みを進めてきた。

特に東日本大震災による、南海地震等を想定した地震と津波対策、更に5月27日に発生したJR北海道・石勝線における列車脱線・火災事故について、JR四国としても、同種の事故の再発防止策等あらゆる事故を想定した、旅客の避難・誘導等の対応策について、経営協議会において徹底した議論を行ってきた。

従って、この度の自然災害・事故を他山の石と受け止め、形式的な規程・マニュアルではなく、大切なのはやはり現場の声をよく聞き、実情に合った施策を行うことであり、どんなに良い計画でも上からの押しつけでは浸透しなく、現場の組合員が理解・遵守できる規程・マニュアルの制定に向けて、労働組合として具体的な提起を行う必要がある。

安全は確立されても、安心を取り戻すことが、いかに難しいか、安全は守るものではなく、自ら創り上げるものという気持ちを恒に認識し、日常の業務に大いに活かして頂くことを要請する。引き続き労働組合の立場で、再度「安全の追及に妥協はない」このことを意思統一するとともに、真に安全を最優先する企業風土、職場風土を構築する中で、国民・利用者・地域の皆様からの安全と安心、更なる信頼を積み重ねる取り組みが将来にわたって必要不可欠である。

運輸収入の確保について

平成22年度の運輸収入については、2月段階では対前年100.4%と前年並みの水準を維持していたが、3月11日の震災以降、鉄道利用者が激減した結果、鉄道運輸収入は227億円となり、経常利益△15億円、当期純

利益△14億円の2期ぶりの赤字決算となった。

また、ジェイアール四国バスについても、震災による減収が大きく影響したが、経常利益８７００万円、当期純利益５６００万円の黒字決算となった。

今年度の鉄道運輸収入についても、震災の影響等により6月累計速報値の取扱収入実績で対前年98％、純収入見込みで対前年99％で推移しており、依然として厳しい数字であることから、引き続き全組合員が再度危機感・危機意識を持って、通年を通して収入の確保に向けた積極的な取り組みを要請する。

労働環境の改善について

２０１１春季生活闘争について、ＪＲ四国労組としても、「賃金は最大の労働条件」との認識のもと、１００円の産別統一ベア要求と制度改善に向けた文字通り総合生活改善闘争としての春闘方針を確立し、例年にも増して厳しい交渉ではあったが、3月25日の最終交渉において、ＪＲ四国の厳しい経営環境を反映し、ジェイアール四国バスを含め残念ながらベア獲得には至らなかったものの、定期昇給を確保するとともに、制度改善も一定図られたこと、更に3月末までの「連合・集中回答ゾーン」において回答を引き出すことが出来たことから妥結した。引き続き、ＪＲ連合の中期労働政策ビジョンに基づき、労働条件向上に向けて取り組むこととする。

二点目は、期末手当の取り組みについて、今日までの安全・安定輸送に向けた組合員の頑張り、増収活動更に支援策を盛り込んだ改正法案が可決成立し、支援策の実施が確実となったことなど、今日までの組合と組合員の取り組みを論点に粘り強い交渉を強化した結果、6月17日において、昨年同月数の2．1ヶ月という最終回答があり、会社発足以来最も厳しい経営状況の中で、会社としてもギリギリの判断だと受け止めて妥結した。後程議論を要請する。

また、ジェイアール四国バスにおいては、不透明かつ厳しい収入動向ではあるものの、平成22年度決算を反映して、昨年の年末賞与を上回ることができた。

政策課題実現に向けた取り組みについて

鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金については、いわゆる「国鉄改革の真の完遂」に向けて、この1年ＪＲ三島・貨物会社の自立経営確保や経営基盤強化に向けた助成策に有効に活用すべきものとの強い認識から、今日まで内閣官房長官、国土交通大臣、財務大臣をはじめ、関係する全ての政務・党務担当者に対して、ＪＲ連合との連携を更に強化し、ＪＲ連合国会議員懇談会、「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」更に「四国の鉄道を考える国会議員連絡会」の議員各位の全面的な支援を頂く中で、労使を挙げて要請・陳情を繰り返し行ってきた。

併せて「公共交通機関への支援を求める」意見書採択も四国４県議会をはじめ、主要自治体においても採択がされるなど世論形成に向け積極的に取り組んできた。

その結果、政府は、昨年12月に支援等に関する所要の措置を決め、その後、今国会において3月8日に衆議院に提出されていたが、東日本大震災により、震災復興最優先のため、審議が遅れていた。

しかしながら、当初の会期末を控えた5月24日の衆議院国土交通委員会での主旨説明、衆参の国土交通委員会の審議、可決を経て、衆議院では5月31日、参議院では、6月8日の本会議で何れも可決し同法案が成立した。関係各位の皆さんに対して、あらためて心から感謝を申し上げる。

今回の支援措置を最大限有効に活用し、将来にわたって経営基盤の確立に努めなければならない。

更に、固定資産税等の税制特例措置と軽油引取税が、23年度で期限切れを迎えることから、これらの特例措置の恒久化に向けて、6月24日には第7回の議員連絡会での勉強会を開催し、議員各位の理解と協力を要請した。

引き続きＪＲ連合と連携し、今年度の最重要課題と位置づけ、四国の鉄道ネットワークを維持するためにも、是非とも税制特例措置等の恒久化に向け、今後主要自治体の意見書採択に取り組むこととする。

一方、昨年4月に設立された「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」の最終懇談会も震災の影響で延びていたが、近々開催されると伺っている。提言内容については、昨年10月の中間報告でも明らかなように、鉄道事業者の自助努力を前提に、地域が一体となって利用促進を図りながら、国や地域で鉄道を支え、現在の四国の鉄道ネットワークを維持すること、四国活性化のために、抜本的な鉄道高速化を進めることが必要であること等の最終提言をとりまとめて頂けるものと期待している。

これまでの政策課題の解決でも身をもって経験したが、一鉄道事業者の労使だけではどうしても解決できない課題が多々存在する。選挙戦を含めた政治との関わり、地域社会との共闘・連携は、今後益々重要になってくることから、更なる取り組みの強化を要請する。

一企業一組合の早期実現について

民主化闘争について、この間国会でのＪＲ革マル問題の追及が本格化するなど、情勢は有利に展開していることは間違いない。従って当該単組の更なる奮闘を期待するとともに、ＪＲ四国労組としても、引き続き民主化闘争完全勝利に向けて、最大限の支援を行っていくこととする。

二点目は、国労四国との組織の一元化に向けた取り組みについて、不採用問題も完全に集結したことから、両組織内での更なる合意形成に向けて、協議を継続することとする。

政治・共闘の取り組みについて

我々が求める「鉄道の特性を活かした持続可能な交通づくり」に向け、山積する課題の解決を図り、ＪＲ四国の将来の健全な発展を築くために、政治活動の重要性を認識して取り組んでいくこととする。また、連合、交運労協、ＪＲ連合、ＪＲ四国連合との連帯をさらに強化し、運動の前進を図っていくこととする。

質疑討論（要旨）

稲田　代議員（愛媛支部）

ＪＲ三島・貨物会社への経営支援策に関する緊急課題の取り組みで、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金に関わる法案が可決、成立され、今後は固定資産税等の税制特例措置が引き続き措置されるよう要請することとなるが、現在どのような取り組みを考えているのか。また、今後支援措置に伴い新たな設備投資計画も策定され、業務量も増えると思われるが、要員不足問題も含め組合としても設備投資等に関するチェックをするようお願いする。

政治・共闘について、現在の民主党内は非常にゴタゴタしている。そのような状況で四国選出の議員をはじめとする国会議員と同じ方向性を持って今後もやっていけるのか。現状のままでは、今後の選挙対応等、支援に影響が出てくると認識する。組合としてどう考えているのか。

田代　代議員（徳島支部）

以前から徳島運転所で要望していた3泊4日行路を2泊3日にしていただいたことに対し御礼を申し上げる。引き続き、要望している乗泊所の完全個室化に向けた取り組みをお願いする。

増田　代議員（愛媛支部）

6月21日、予讃線伊予三芳―桜井駅間で信号設備工事に従事していた電気係員が逸走してきた無人の簡易トロに衝突される事故が発生した。幸い怪我の程度は軽かったものの、一歩間違えれば、大事故にもつながりかねない事故であった。

今回の事故は、要員不足や業務量の増加に伴い、監督員、作業員ともに余裕のない状況で作業をしなければならない労働環境にも一つの原因があると考える。働く者の安全確保が、鉄道全体の安全確保に繋がるとの認識のもと、ＪＲ本体及びグループ会社も含め業務執行体制の見直し、要員の確保は急務と考える。組合として今後、この問題にどう取り組んでいくのか。

次に災害および異常時の対応について、「津波警報発令時の運転規制等にかかる対処要領」というのがあるが、それには、列車の運転、乗務員の取り扱い及び旅客等の避難誘導等については定められているが、工務系の社員に対する対応標準が定められておらず、不完全なものであると考える。また愛媛県には伊方原子力発電所があり、福島第一原子力発電所と同様な放射能漏れが発生した場合、立ち入り制限等は国や電力会社の指導のもとに行われると思うが、会社としても異常時の対応については定めておくべきである。東日本大震災を教訓とし、今後起こるとされる東南海、南海地震発生時の被害を最小限にするためにも、現場にいる一人ひとりが迅速かつ適切な対応を行うことが大切である。その1つとして、対応マニュアルが考えられるが、マニュアルを作ったという実績だけではなく、有効に活用できるよう、全社員に周知することが会社としての義務ではないか。会社として今後、どのような対応をとるのか、また組合としての考えを教えていただきたい。

大谷執行委員

「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」の特例業務勘定における利益剰余金の取り扱いについて、6月8日に法案が無事可決され、利益剰余金を活用したＪＲ三島・貨物会社支援が確定した。四国会社には、経営安定基金の積み増しとして１４００億円、設備投資に対する支援として４００億円の合計１８００億円の支援が頂けることとなった。この間、利益剰余金の有効活用を求め、自治体での意見書採択等々の要請行動に対し、ご理解とご協力を頂きました関係各位に改めて感謝申し上げる。

現在の会社を取り巻く環境は様々な要因により、将来的にみても極めて厳しい状況が続くものと思われ、今回の支援策だけでは満足、安心はしておれない。引き続きＪＲ連合をはじめ関係各位の協力を頂きながら、今年度末で期限切れとなる三島承継特例等の恒久化を求め、既に行動を展開している。具体的には、四国の鉄道を考える国会議員連絡会の議員をはじめ地方議員各位に対し、改めて、国鉄からＪＲになった経緯、

四国の現状をはじめ将来的な展望、支援を頂いている三島承継特例等の創設の経緯を理解して頂き、「もはや自助努力だけでは限界、支援して頂かないと地域の足が守れなくなる」等、支援策の必要性、重要性を訴えている。

今回のＪＲ四国に対する１８００億円の支援というのは、他の一般の方から見れば１つの企業に対する支援額としては非常に大きい額と認識されるであろう。しかし、「そもそも基金の運用益や特例措置等に経営が大きく左右されるスキームは、地域の足を担う公共交通機関として、また、完全民営化を目指す企業としては問題がある。見直しは必要だ」ということも訴え、理解して頂き、自治体における意見書採択等にもしっかり反映させていきたい。

中浜書記長

設備投資等については、要員を含めてしっかりチェックをするようにという発言があった。今回決定された国からの経営支援のメニューに伴う工事量増加への対応については、今後個別の検討が必要であると会社も考えているので、改めて会社に話をしたい。今以上に仕事の量が増えると年休が取れないのではないかという意見もあったが、年休が取れないで消化できないようなことがあれば言ってほしい。要員の確保について話をしたいと思うし、年休が流れているのではないかという話について、説明を聞くこととする。

予讃線のトロの事故については、本部も確認している。無人のトロが走行し、作業員にあたって停止したという事象であるが、これは大変な事故である。何故こんなことが起こるのかということで聞くと、３つ繋いでいたトロッコを作業行程の中で外していたということである。最終的な原因としては、使用するブレーキを外しており、そのことを忘れ、気が付かないで作業をしてしまったということである。トロのブレーキ装置を取り外した状態で使用したということなので、これはあってはならないということで対策について話をしている。たまたま今回は軽傷で済んだから良かったものの、大変な事故になる可能性があると考え、きちんと申し入れもしている。また、今回の事故は直接本体ではなく、グループ会社の方ということであるが、両社できちんと打ち合わせをすることを厳重に申し入れた。

津波の対応は、今回の東日本大震災を受け議論をした。現在の会社の連絡体制については、現時点では問題はないと考えているが、物理的に連絡が取れないということが東日本大震災の中で相当あった。例えば列車無線も飛ばない、その列車がどこにいるかも分からない、一部の駅においては、駅の乗務員も含めて全員が逃げていたが、その対応は誰が指示したのか、乗務員なのか、たまたまその近くを通ったパトカーからの指示だったのか。何とか命は助かって列車だけが流れたということであるが、こういったことがないようにしなくてはいけないという話は、経協の中でも議論をした。会社からは、様々なシステムを使って連絡が取れるようにしたいという話があった。また、避難経路についても、例えば須崎や布師田について、実際に歩いて逃げられるかということについても勉強したいという話があった。ただ、最終的に社員全員と連絡が取れるかどうかについては非常に難しいところがあるため、できるだけマニュアル等を作って周知をしたいということであったので、今後の対応をきちんとするように申し入れをしたい。

乗泊所の個室化については、おっしゃる通りであり、まだ２人で寝ているのはおかしいとずっと言ってきている。経費の関係等で１ヵ所ずつという話を今日まで理解してきたが、引き続き個室化に向けて申し入れをしていく。テレビの音量の問題は、音が他に聴こえないようにし、休養する人がしっかり休めるように申し入れたい。職場においても、箇所長等に申告していただきたい。

浅岡副委員長

近ごろの国会情勢等を見ると、民主党は何をしているのか、世の中は民主党から離れていっているのに、今後組合としてどういうように付き合っていくのかという意見があった。まさにその通りだと思っている。民主党政権で閣僚等の発言が問題になると、いつもドキッとするのは、「組合がお世話になり支援をしている議員じゃないのか」と心配している。実は過日辞任した復興担当大臣は、ＪＲ連合の議員フォーラムの所属議員であり、非常に残念であるが、今後我々が支援したり、我々を応援してくれる議員が増えてくればくるほど、様々な方が入ってくると思われる。ただ、今確かに民主党政権は迷走しているが、国民すべてが、諸手を上げて自民党と思っているかというと、疑問がある。政策の関係でお世話になった四国の民主党選出の国会議員は、非常に真面目に国政に取り組んでいただいている。今後とも、是は是、非は非、という立場で、対応していきたいと考えている。

高島　代議員（香川支部）

今年のダイヤ改正から、一部行路で、動力車乗務員が列車乗務員を兼務することが始まった。当初会社は、「ワンマン列車程度の普通運賃収受、清算などを想定」として、１時間程度の教育訓練を行ったが、実際には、特急券を発売できないトラブルが発生している。１時間程度の教育では無理があると考える。次回のダイヤ改正後も継続させるのか。また今後、拡大していく予定はあるのか。

野中　代議員（愛媛支部）

保線業務の効率化により、「四国開発建設側でプロパー社員を育て、マルタイを稼働させる」との考えからマルタイ業務を四国開発建設に業務委託をして約４年が経過した。

このようななか、今年４月には、若手の社員が出向として四国開発建設に行き、マルタイ業務に就くという状況になった。マルタイ業務は、四国開発建設の中でプロパー社員を育てると思いきや、やはり若手の出向社員で対応しているというのが現状である。今後どのような方向に進んでいくのか、特に若手社員の中で不安が広がっている。この点について考えを聞かせてほしい。

昨年の11月に予讃線浅海―大浦駅間において軌道試験車と敷設していった材料が衝突するという重大な事故があった。先月にはトロの逸走により電気社員が怪我をするという事象も発生している。これ以外にも事故が発生しており、昨年、異例の工務部長からの緊急事態宣言が発令されたが、現状として仕事量がかなり増え、業者の仕事の能力の限界を超えているという状況になっている。

昨年から松山保線区管内でフリーゲージ走行試験関連の工事が始まり、今年度も引き続き軌道工事があるが、当該作業は作業量が結構多く、今後松山高架の仕事も入ってくる予定である。さらに、今回の支援策に伴う設備投資があるとの話も聞くが、そうなった場合に、これ以上作業量を増やして本当に大丈夫なのか。事故があれば対策・対策で上乗せしている状況であるが、事故に対する対策を上乗せするのではなくて、一度全部を整理して対策することが重要であると考えるが、本部の見解を聞かせてほしい。

石野　代議員（香川支部）

１８００億円の支援策が行われることが決定したが、これを受けて中長期的に経営が安定するように、経営計画の確立に向け最大限の努力を要請する。会社の福利厚生施設、社宅や寮の設備に関しては老朽化が進んでおり、その修繕に毎年多額の費用が投じられている。設備投資についての支援策もあることから、大規模修繕を行い修繕費の減少に向けての取り組みを行っていただきたい。

安全安定輸送について、現在は８０００系などで雨漏り等による車輌の故障や、走行中に故障表示が出るような車輌で走行している場合が多々見られる。車輌修繕の費用を疎かにしているのではないかという声を多く聞くし、車輌故障を甘く見ていると、いずれお客様の傷害事故や、運転傷害事故などが起こっていくのではないかという声も上がっている点について意見を聞かせてほしい。

松浦　特別代議員（徳島支部）

効率化施策等でワンマン運転が拡大しているが、鉄道人身傷害事故や、ワンマン列車でホームとは反対のドアを開けてしまうという運転事故が発生した。

先日、栗林公園北口駅と、文化の森駅で停止位置目標が変更となったが、この２つの駅の停止位置目標はホームと反対側にあり、そのことが原因とみられる運転事故が発生した。その後、ホーム側に停止位置目標が新設され、ヒューマンエラーの防止に効果が上がると期待しているが、増結等が発生した場合には停止位置誤りが発生する恐れがある。人間はエラーをする生き物であり、ヒューマンエラーの撲滅のためには、１つのエラーの対策だけではなく、人に関する全ての要因を考えた事故防止対策を講じるよう、引き続き会社に申し入れていただきたい。

ボランティア活動について、本部青年女性会議を中心としたボランティア実行委員会では、３月15日に香川県の坂出保育園で、「鉄道版交通安全教室」を開催した。園児にも大変喜んでいただき、参加者自身もやって良かったと言えるボランティア活動となり、労働組合として果たすべき地域貢献活動として大変有意義な活動となった。今回のように開催するにあたっては、青年女性組合員のお子様が通っている保育園・幼稚園を紹介して頂いているが、基本組織の組合員の皆様も、お子様やお孫さんや、お知り合いの方が通われている幼稚園・保育園のご紹介

を引き続きお願いしたい。

中浜書記長

動力車乗務員が列車乗務員を兼務する際の教育について、もう少し訓練時間を多くできないか申し入れをする。この運用については今後もやると思われる。拡大については現時点では聞いていないが、将来的に拡大していく可能性は十分あると認識している。

マルタイの関係は、経協にも出した通りであるが、指摘通り時期とスピーディーさに欠けている。言っていたことができていないじゃないかと、再度会社に話をしたい。技術継承と言いながら、転勤させているだけじゃ駄目ですよということも話をする。少し時間をいただきたい。仕事量が多く、これ以上は無理だという声が出ている点についても、一人の仕事をどれくらいさせているのか、会社は分かっているのか聞いたうえで申し入れをしたい。

事故防止について、事故が起こってからの対策では遅いというのは当然のことであり、事故が起こる前にちゃんと対策を打ってくれという申し入れを行っているが、なかなか一気にはいかないところもある。地道にしっかり議論をしていきたい。

支援策が頂けたら、社宅や寮も改善して欲しいという点については、松山の寮が来年10月完成の予定で建て替えると聞いている。今後とも、社宅や寮など社員の福利厚生のために、努力して改善するよう引き続き申し入れていく。

８０００系の雨漏りについては組合も把握している。８０００系の関係や６０００系の事故標示等についても経協で議論をした。６０００系は標示が付くと、「またこれがついたのか」というので慣れてしまっている。高圧計を運転士が必ず確認してくれればいいけれども、もし見逃した時に「架線も壊してしまうではないか。何故修理して走らせないのか」ということを申し入れた。１１３系も常用ブレーキが効かなくて、非常で止まった点について、「壊れるのは仕方ないが、何故直して走らせないのか」と経協で言っている。会社からは、車輌の不具合に関してはしっかり原因を究明し修繕を行うように努め、修理してから運用すると回答があった。

松山の７両編成時の停止位置については、他区所からも意見が出ているが、７の停止位置の対応でお願いしたいという話をした。しおかぜは７両編成と８両編成で走っている。停止位置を全て８にしてしまうと、今度は駅の放送が、多分１号車と３号車なので非常に難しいものになる。それで考えたのが７の停止位置である。７の停止位置で止めると駅の案内が、しおかぜの６両と２両ができる。８に止めてしまうとしおかぜの５両と３両ができるということで、多分苦肉の策だと思われる。間違いがあるというのはおっしゃる通りだが、ぜひ慎重に間違わないようにお願いしたい。停止位置を１つにすると、今度は足元の号車標示、頭上の号車標示等を変える必要が生じる。何か良い知恵があるか会社に話をしてみたい。

大谷執行委員

ボランティア活動「鉄道版交通安全教室」は、青年女性会議が中心となり、平成15年から毎年開催している。今回、坂出保育園の約１００名の園児の皆様、先生方からも大変喜ばれた。改めて、青年女性会議の活動に敬意を表する。

ＪＲ連合では、労働組合の社会的な役割に鑑み、ボランティア活動を重要な活動のひとつに位置づけ取り組んでいる。今後も、「鉄道版交通安全教室」や東日本大震災復興ボランティア活動など、私たちができることを、できる範囲でしっかり取り組んで行きたい。

ボランティア活動や、各種学習会、さらには５月に開催されたＪＲ連合ユースラリーの企画・立案等、現在の青年女性会議は非常にまとまりがあり、若々しい発想力、行動力を発揮し、頼もしく思う。今後の活躍をさらに期待する。

吉田　代議員（香川支部）

ＪＲ北海道において、駆動用の軸が落下する事故が発生したが、ＪＲ四国においても、過去に補助駆動軸が落下するなど故障が多々発生している。運転士側から故障の申告をしても、なかなか修繕してくれない。２００５号車は、４月23日から不調のためアイドルカットし、その状態のまま現在も走行している。本部の方も会社と一生懸命議論していると思うが、現場に見える具体策というのが１つも見えてこない。車輌を直さないのであれば、せめて使い捨てにしてサラの電車にするとか、そういった対策をお願いしたい。ヒューマンエラーの事故についても、たまたまお客様が乗っていなかったので良かったということだが、そういった観点で事を解決されたのでは、我々の安全は守れないと思う。人が死ななかったから良かったというような取り扱いではなく、現場に見える具体的な対応をお願いしたい。また、線路脇の草木についても、車輌に当たってからの対応を取るのではなく、車輌に当たらないように対応してほしい。さらに、信号等も非常に見えにくくなっている。効率化も必要であるが、全ての安全においてはきちっと、前へ前への取り組みをお願いしたい。

組織について、民主党を基軸にした、民主か自民かという話になると思うが、このまま解散になった場合、ＪＲ四国労組としてどのような方向に行くのか。

固定資産税の税制特例措置について、具体的な取り組みについて聞かせてほしい。

安廣　代議員（徳島支部）

三島・貨物への緊急支援策の関係について、そもそもこの問題は、昨年４月の民主党の行政刷新会議の中で実施した事業仕分けが発端であるが、本来この剰余金というのは、国鉄改革の清算業務として本州３社の株式売却や旧国鉄用地の売却が主な収入である。その使途として旧国鉄職員の年金、あるいは業務災害の補償費等に使われて、残りを積み立ててきたものであるが、最終的に１兆２０００億円が国庫へ返納となり、８５００億円が支援措置として講じられることとなった。この支援措置に対し、労働組合として見た場合に様々な問題点があると考えている。今回の措置によって今後の国鉄改革時に措置された施策である経営安定基金とかに対する見直しが相当遠退いたという感じを受けている。２０８２億円の経営安定基金は、ＪＲ四国にとって必要不可欠だということで措置されたものであるが、現在の運用益は、当初想定の半分という状況である。三島の安定基金というのは、国鉄改革の時の根幹であると思う。それがずっと見直されないまま今回、期限付きの１４００億円の積み増しという形になった。ただ、今回積み増しをされたことで幕を降ろされるのではないかという懸念がある。今回の支援策は緊急的なものであるということを再度、明らかにするべきであると思う。国家的な大事業とまでいわれた国鉄改革の、この25年間を経過した中での総括が曖昧なまま、剰余金だけが一人歩きをしているように見えてならない。「だからあの時、四国に１４００億円積んだではないか」と言われることは心外であるし、１兆２０００億円を国庫に返納するための支援策になってはいけないと思っている。国鉄改革自体が世界的に見ても、官から民への成功例だと言われているが、その一方では、徹底した効率化を行ってみても、なおかつ展望の見いだせない三島・貨物の経営状況、経営安定基金の問題、ローカル線の問題等課題が多くある。国鉄改革から25年を経て、ＪＲ連合もＪＲ四国労組も総括をきっちりと行い、やはり公共交通の根幹を成すのはＪＲだという位置付けを明確にしていただき、抜本的な改革、見直しを再度求めてほしいと思う。

交通基本法について、民主党政権になって、移動権を盛り込んだ基本法の策定を検討して今までやってきたが、最終的に、移動権は盛り込まれていない形での閣議決定がされた。一番肝心なところが抜けてしまって法案審議されて、その辺りがもう１つ、民主党が考えていること、我々が今までよく知っている民主党の考えに相違があるのではないかという気がする。ＪＲ四国労組は、四国の公共交通を守っていくためのリーダーシップを発揮してほしいと思う。四国で頑張っている中小のバスや私鉄の仲間、それからフェリーとかトラックの仲間に働きかけて、様々な利害関係を超えた共闘、県交運とか四交運とか、アプローチを図っていただき、積極的に運動展開をしていただきたいと思う。四国の公共交通の要はＪＲ四国である。そこで働く我々が公共交通の再編のリーダーシップとなって、運動の展開を図っていただくことをお願いする。

中西　特別代議員（香川支部）

国労四国が四国４県の中央連合にオブ加盟をして既に５年が経過している。このまま国労四国がオブ加盟の状態でい続けること自体に大変な問題があると思っている。連合内部の中に明確な規定はないが、オブ加盟から３年くらい経てば、正式加盟に向けて努力をするという申し合わせがあるということを聞いた。また、国労四国がオブ加盟の申請時に、ＪＲ四国労組と国労四国との組織統合が早い段階でなされることが１つの大きな前提条件であった。以上のことから、国労四国本部に対して、正式加盟をするのか、オブ加盟を解消して出て行くのか、結論を求めて議論を加速させていただきたい。そのうえで、ＪＲ四国労組は国労の現状をどのように分析して、今後対応していくのか。国労は今年の全国大会の中で、ＪＲ不採用問題について、雇用要求を断念し、闘争終結を正式決定するということが明らかにされている。この全国大会以降、国労がどういう一歩を踏み出すのか、右に踏み出すのか、左に踏み出すのか、その辺りはよく分からないが、踏み出す方向性によっては、特に民主化闘争の対応にも若干変化が出てくると思われる。ＪＲ連合の大会の中でも、かなり国労に対して痛烈な批判があったというように聞いているが、他の組織は、組織対組織というのは考えているところがないので、批判だけでいいが、四国はそうではないと思う。国労に対する冷静な分析、さらには全国大会以降の対応についての考えを聞かせてほしい。

畠山　特別代議員（香川支部）

平成22年度の育児・介護休職制度と、育児短時間制度の取得率について男女別に教えていただきたい。また、育児休暇の取得を奨励するような対策も検討していただきたい。また、女性の妊娠出産・

介護に関する会社の制度、組合の共済活動について分かりにくい部分がある。制度の存在を知らずに、後から存在に気付く人も結構いる。組合のホームページに会社の制度と共済活動を掲載していただきたい。

活動方針の中でレディスコースについて触れられていないが、廃止になったのか。それとも新しいスタイルで学習会を取り入れる予定があるのなら、教えていただきたい。

制服の貸与について、駅業務における、女性の冬のスカートは非常に寒いし、運動性にも問題がある。スカートかズボンを各自で選択できるような制服の貸与をお願いしたい。

女性役員のあり方について、ＪＲ連合では男女平等参画推進計画を作成して、行動目標と数値目標を決定し、四国労組でも女性の特別執行委員を選出して足並みを揃えてきているが、現実問題として、他の単組と数値ありきで進めていくのは非常に厳しいのではないか。女性の採用人数も少数であり、女性のリーダーを作るという掛け声とは裏腹に、職場でも女性の組合員が少数であって、連携を取る機会が少ないのが現状である。また、幅広く役員やリーダー等の活性化を推進していくのであれば、準組合員から役員を選出するような考えはないのか。

井内　代議員（徳島支部）

阿南の乗泊所にトイレが設置されたことに対し御礼を申し上げる。引き続き、要望している乗泊所の完全個室化に向けた取り組みをお願いする。

１５００型車輌において補機駆動軸落下という事故が発生した。幸いにも怪我人等はなかったが、一歩間違えれば重大な事故となっていた可能性がある。また、１５００型の三次車以降に設置されているＳＩＶ装置に不具合が多く発生している。早急な対策をお願いしたい。今後、１５００型が新たに導入されるのであれば、ＳＩＶ装置を付けない等、仕様の再検討が必要である。

牟岐線と阿佐海岸鉄道でＤＭＶの実証実験が行われるという記事が新聞に載っていたが、分かっていることがあれば教えていただきたい。

車輌の運用については、乗車人員に応じた車輌運用をお願いしたい。

大谷執行委員

育児・介護休職制度と短時間勤務制度の取得に関して、現在本部で把握している今年度の取得者数は、社員契約社員を合わせ、育児・介護休職制度を19名取得、育児短時間勤務制度を２名取得と聞いている。せっかくの制度も取得し難い環境、特に短時間勤務制度などは日勤１種及び２種に限定されている事などを鑑みれば、まだまだ環境が整備されていないと認識する。改めて、会社との協議に反映していきたい。

レディースコースに関しては、近年参加者数が少ないため、女性組合員、準組合員が一緒になって女性特有の問題について議論・学習していただく機会として、今年度はレディースミーティングとして開催したい。なお、他の研修にも女性組合員の積極的な参加を期待する。

準組合員から役員を選出する点については、規約などの課題もある。今後検討したい。

税制特例に関する今後の取り組みは、国鉄からＪＲへの移行、四国をはじめとする三島・貨物会社の発足スキーム、経営安定基金等の仕組み、その支援に頼らざる得ない現状等を幅広く理解して頂き、意見書採択等にも取り組み、「今後も地域の足を守っていくためにも支援に協力願いたい」という形で要請していきたい。今後も、政策課題実現にむけ、慎重に見極めながらタイムリーな行動を展開していく。

支援策等の25年の総括については、ＪＲ連合25年政策プロジェクト委員会をはじめ、様々な場において、これまでの間の検証を行った結果、現在までの支援策等のスキーム等に異議を唱え、「ＪＲ連合25年にむけた政策提言」もまとめた。特例業務勘定の利益剰余金の有効活用や高速道路料金施策問題等々により、「働く我々の労働条件が脅かされるから何とかしよう」との認識だけではなく、持続可能な総合交通を確立し、地域を活性化させる提言も行っている。また、交通基本法に関しても提起している。国会での議論を見守りたい。

中浜書記長

車輌故障を申告しても全然直らない、現場の意見が本社に届いていないという発言については、おっしゃる通り、おかしい話である。したがって、本社の中枢にはこの故障を、この不具合を知っているのかということを申し入れる。修理をせず、そのまま走らせることは、非常に危険である。修理してから走らせるよう申し入れる。修理をしないなら使い捨てにするべきだという意見についても、その通りであり、私もそう思う。重大な事故が発生する前に対策を打つことが必要である。全てにおいて議論するだけでは駄目だという発言もあったので成果を求めていきたい。線路沿線の障害物については、申告もお願いしたい。信号が見えない箇所については、指導係等が添乗した際にも指摘していただきたい。併せて成績報告にも記載してほしい。保線の方も申告があればきちんと対応していただけると思う。

冬の制服については、女性用だけでなく男性も同じである。現在１種類しかない。せめて夏と冬とは分けてもらえないかということを常に言っているがなかなか実現できていない。経費の関係があると思うが、夏と冬、それから女性のスカートとパンツの関係も含めて申し入れたいと思う。

乗泊所の個室化については、組合も粘り強く話をしていく。

１５００型に不具合が多いのを知らなかった。ぜひ報告していただきたい。ＳＩＶがだめなら次の車輌はＳＩＶを使わないとか使うとか、詳しく聞かせてほしい。

ＤＭＶについては現時点では何も聞いていない。

車輌運用については、常にダイヤ改正の経協で発言しているが、車輌数の関係、時間帯の関係もあってなかなかうまくいっていない。乗客が多いので両数を増やせという点については、増やした列車はいいのだが、その後はガラガラで運用する状態になっている。会社も今ある資源を有効に活用しているはずなので、一部の所だけが混んでいるからそれを何とかしてほしいというのではなくて、全体を見ながら、ここは直しなさい、ここは何とかしなさいという議論をお願いしたい。

浅岡副委員長

解散総選挙になった場合の民主党に対する取り組みはどうなるのか、選挙に対するＪＲの四国労組の考え方はどうなのかという発言について、今回の関連法案に対する四国選出民主党国会議員の尽力については、皆さん方もご承知の通りだろうと思っている。政権与党の一員として、非常に大きな力になっていただいた。そしてＪＲ連合の国会議員の先生方、フォーラムの先生方にも大変お世話になった。これに対する御礼は票で返すべきだろうと思っている。そういう信頼関係ができて、今後の政策課題の実現にもまた活かせるだろうと思っているので、ぜひともご理解をいただきたい。

交通基本法の移動権については、移動権を盛り込むことによって様々な制約ができてくる。例えば国民に対して、等しく移動権を保障するという形になると、企業とか、地方自治は、その法律で縛られる事柄が発生するため、非常に悩ましい問題であった。しかしながら、自公政権時に提出して廃案になったこの法案を、ぜひとも民主党政権で成案とさせたいということで、移動権については折り合いをつけたというように聞いているのでご理解をいただきたい。

国労に対する組織の関係について、２００６年に、国労四国は四県連合にオブ加盟という形になった。その時の条件には、早期の組織統一が入っていたことは事実である。現在の国労執行部とも、確認しているが、５年が経過している。国労は不採用問題が終結したこの節目で方向性を出すべき時期が来ていると思っているので、今後も協議をしていきたいと思っている。そういった状況の中で、国労は今月末に全国大会を開くが、その内容を分析して、その分析を元に今後、組織について運動を進めてほしいという発言については、その通りだと思っている。全国大会での四国の代議員の発言も分析し、対応していきたい。

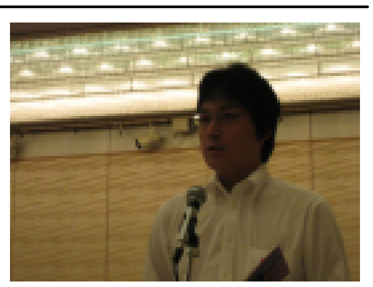
ＪＲ連合大会での、国労批判に対する発言もあったが、確かにＪＲ東海ユニオンにしても、九州労組にしても、四国労組にしても、それぞれ国労に対する考え方に温度差があることは事実であるし、今回のＪＲ連合大会では、国労に対して厳しい意見が出たことは事実である。

ＪＲ四国労組はＪＲ連合の一員として、どのような組織方針を確立していくのかということを組織対策委員会等の中で議論していきたいと思っている。

中川　代議員（徳島支部）

マルタイ作業は、線路補修に欠かすことのできないものであるが、現状のままでは、マルタイ作業が将来的に危ぶまれる状況にある。要員確保、技術継承に対してどのように取り組んでいくのかお聞きしたい。

大西　代議員（香川支部）



電気職場における個人負担が増えている。地元調査したところ、地元以外に配属となっている社員が約35％であった。さらに30歳以下に限定すると約51％となっている。松山の寮は建て替えの話があるみたいであるが、社宅については建て替えの話も聞こえてきていない状態であるため、もう少し地元に配属するなり考えていただきたい。

高松電気区においては、月に14回位の夜勤があるが、多すぎると感じているし、実際に年休を取得できずに失効している。電気職場だけでなく会社全体として、要員の関係、業務執行体制を真面目に考えていただきたい。

また、採用に関しても、それぞれの職種でプロを育成するのであれば、職種別の採用も考えるべきではないか。

安全に関して、他社から借りている検測車で事故があった際の対策として、検測車が走るときには作業をしないようにすることとなったが、見方を変えれば、自社の車輌の時は作業をしていいのかという話になる。この対応は検測車を借りるための対策であって、安全対策ではない。会社に対してもっと真面目に対

策を考えるよう訴えてほしい。

眞鍋　代議員（本社支部）

労働組合というものは、会社施策に対するチェック機能を発揮することが重要な役割の1つであるとともに、これからの労働組合というのは経営協議会等において、会社施策に対し積極的に意見を述べることも重要だと考える。今後のJR四国労組のあり方、会社との交渉については、平成2年10月に締結した「労使共同宣言」に基づき、労使間で利害が一致するところと一致しないところを明確にした上で、労働組合としての役割をしっかり果たしていただきたい。

岡　代議員（高知支部）

特例業務勘定の利益剰余金問題は、公共交通そのものの価値観、そしてJR企業存立に変質をもたらすJR連合結成以降最大の政策闘争となったのではないか。まさに政策集団としてJR連合の真価が問われるものであり、その課題にJR連合、国会議員懇、議員フォーラム、そして四国において四国の鉄道を考える国会議員連絡会との連携により成果を上げたことは、JR内産別、リーディングユニオンの存在をJR内外に明確にするものであり、改めてJR連合の政策能力と行動力に感謝申し上げる。引き続き、税制特例や高速道路問題等々、産別の持てる英知を結集して、私たちの交通政策実現に向け取り組みを強く要請する。

福田　特別代議員（運転部会）

駅構内に設置してある踏切については、警報機のみで遮断棹が付いていないところがいくつかある。通勤通学の時間帯は直前横断なども多く、とても安全が確保されているとは言えない。犠牲者が出る前に早めの対処をお願いする。

伊予小松駅での鉄道人身事故は、我々運転士にしか分からないワンマン運行の危うさが事故となって現れた1つの事柄である。各所の指導担当によるプロジェクトチームにより、様々な検証をしているとは聞くが、実際に乗務している運転士を入れるべきだと考える。そうすれば、間違いなく運転席にモニターを取り付けるべきだという意見が出るはずである。ホームと反対側のドアを扱ったというミスについても、他社ではホームを感知しないとドアが開かないシステムになっている所もあると聞く。複線区間だけでも設置をしていただきたい。今後JR四国はワンマン王国になることが予想される。「のぞみのことなら東海に、ワンマンのことなら四国に」と言われる位の王国になったらどうか。ミラーの改善やスイッチの扱い方ではなく、モニター設置、感知装置の導入などハード対策を実施し、組合員を守るための対策をぜひお願いしたい。

テレビは購入していただいたが、電波の都合なのか映らない箇所が結構あるみたいである。この点を何とかしていただきたい。

中浜書記長

保線職場の技術継承、要員、将来のあり方について発言があった。会社と約束したことがきちんと守られていない部分については、今後どうするのかという点を含めて、具体的に話をしたい。

電気職場においては、地元でないところに配属されているという発言があったが、現在少しずつ地元に帰りつつあると認識していた。お話のとおり工務職場ではまだ進んでいないということである。それぞれの職場において、箇所長面談の時にしっかり勤務地等を要望していただきたい。その上で本部としても会社に対し、本人の意思を把握したうえで尊重するよう訴えていく。賃金アップについては当然の要求で、すべての労働者の賃金アップに向け引き続きしっかりやっていきたい。

電気職場における月に14回の夜勤については、対話集会でも話をいただいている。無茶苦茶な業務は止めていただかないと最後にはヒューマンエラーに繋がる恐れがあるため、会社に申し入れたい。

工務関係の事故対策や職場諸問題に対する回答はきちんと返っていると思っているが、まだできていない部分があるとのこと、会社に対してもう一度検証するように申し入れをする。

労働組合のあり方については、今後も引き続きしっかりチェック、提言機能を持ちたいと思っている。労使共同宣言の中には、会社側の果たすべき役割、労働組合の果たすべき役割が明確に書かれている。労使共同宣言の履行に向けて頑張りたい。

遮断棹のついていない駅に対する安全対策について、具体的には本山駅や伊予土居駅などだと思うが、現状では、実際に事故が発生してから対策を講じている傾向が多々ある。学生の方は警報が鳴っていても知らん顔して入ってくるところもあり、きちんと遮断棹で止めるような対策について会社に安全対策として申し入れをする。

運転席にモニターを設置する件やホームを検知するセンサーの設置については発言通りである。ミラーの位置とか角度とかをやっている場合ではない。どうのことは「のぞみ」なら東海に研修に行こう、ワンマンのことは四国に研修に行こう」と思うくらいのワンマン王国になるべきである。

モニターやセンサーの設置などハード面での必要な安全対策を行ったうえで、ワンマン運転を実施するのが会社の使命であり役割である。この点については会社にしっかりと申し入れる。

テレビのつかないところについては、本部からも会社に点検を依頼するが、それぞれの職場においても箇所長に話をしてほしい。

大谷執行委員

政策に関し、組合として今後も経営自立のための経営施策をしっかりチェックしていく。本来、経営に関しては会社が様々な対応を考えるのが当然だと認識するが、現在のように会社を取り巻く環境が大変厳しい時、危機的な時は我々、責任組合として協力することが大事だ。組合と会社双方の立場を理解しつつ、緊急的な課題である税制特例等支援策に関しては、今後も労使一体となり取り組んで行く。

増田　代議員（愛媛支部）

道交法の改正により、JR四国に配備されている軌陸車の運転には中型免許が必要となったが、中型免許を持っていない社員の割合が段々増えてきている。この状態が続けば、特定の社員の負担が大きくなる。業務上必要とされる資格の取得を早急、かつ計画的に実施されたい。

マルスの予備器について、故障発生時に予備器での対応がしきれないという事象が発生しており、6月に業務課より、「マルス端末故障発生時におけるQR端末対応について」という事務連絡が出ている。対応の内容としては、対象箇所とされる各ワープ支店のマルス端末を故障が発生した箇所に充当し、修理期間中はQR端末のみの対応とするという内容のものである。予備器を増やすのではなく、現用機器を使い回しているだけで何の解決にもなっていない。また、QR端末のみで営業している箇所については不便をかけることにもなるし、電気区としても故障したマルスを修理するにも要員が不足しており、修理する時間がないのが実情である。予備器の配備については、経費等問題があると思うが、現場で問題点が出ていることに対して根本的な解決をお願いしたい。新型マルス導入の話もあり、今までは保守契約を結んでいなかったが、新型導入時は保守契約を結ぶという話も聞いている。保守契約は導入した当初の2～3年間結ぶということだが、始めの2～3年というのは恐らく故障しないと思う。保守契約を結ぶのであれば、故障が発生する頃に結ぶのが良いのではないか。様々な現場の意見もあるので、先に決めてから現場に通知するのではなく、現場の声をもっと聴いてから判断していただきたい。

竹崎　代議員（自動車支部）

JR四国バスは、営業開始8年目を迎えている。我々組合員も、安全・安心運転の確立は輸送機関の最大の使命という認識に立ち、日々の業務に務めている。平成22年度決算において、高速道路の利用料金の引き下げや、ツアーバス問題等で減収・減益はあったものの、経常利益8700万円、当期純利益5600万円の黒字決算となった。定期昇給の確保はできたが、残念ながらベースアップの確保にはならなかった。

55才を超えて在職する者の職能給は54才満了時の職能給に0.87を乗じて得た額とするよう改善がはかられたが、これで満足するのではなくまだまだ頑張ってほしい。

JR四国バスにおいて、賃金水準が非常に低い中で0.85%のカットを受けているプロパー社員が1名いる。また、4～5年経つと順次その対象となるプロパー社員も出てくる。転籍した社員の方たちに怒られるかもしれないが、プロパー社員の基本給は期待できるような上がり幅がないため、プロパー社員だけでも、55才以降の在職条件を早急に改善していただきたい。

41歳現在の基本給は17万円ほどであるが、55歳までの14年間勤めても4万円前後の上がり幅しかない。現在の制度が続いていると仮定すれば、55才で0.87%になり基本給は19万円ほどになる。これでは勤労意欲、モチベーションも上がらない。我々組合員も、引き続き安全・安心運転の確立に努めるので、執行部の方たちも、組合員のモチベーションを上げるために頑張っていただきたい。

クールビズについて、JR四国バスにおいては、未だにネクタイの着用が必要である。運転席は窓ガラスに囲まれており、冷房を使用しても40度近くに達する。安全運行に支障を来す恐れがあると考える。国全体でクールビズが浸透している中、JR四国バスは時代の流れに乗らず取り残されているような気がする。ノーネクタイの採用を会社に申し入れていただきたい。

小野　代議員（愛媛支部）

2000系の運転台の冷房の効率が非常に悪い。以前より組合からも会社に改善するよう要求していただいて

いるが、未だ改善されていない。改善される気配がないため、現場長判断で一部車輌に扇風機を設置していただいたが、設置して間もなく撤去された。聞くところによると、電気的な配線の関係、西日本会社乗り入れに伴う調整等の関係から、扇風機を設置する方向で検討をするので撤去するようにと本社から指示があり、やむなく撤去した、とのことである。本社は扇風機を設置する方向で検討すると言っているが、いつ設置していただけるのか。連日真夏日が続いている状況のなか、我々は安全・安定輸送を第一に頑張っている。早急に冷房効果の向上あるいは扇風機の設置をお願いする。

岡村　特別代議員
（高知支部）

契約社員も会社においては重要な役割を担っている。しかし、契約社員は半年もしくは1年の有期雇用である。昨年の駅業務の見直しのように、会社の業績が悪いからといって契約社員を削減するのでは、契約社員には雇い

止めの不安がつきまとってくる。雇い止めをされると今後の人生設計、将来等を見直さなければならず、仕事を続けていく意欲の低下、それに伴うサービスの低下にも繋がりかねない。そのような不安を少しでもなくすために、雇用期間を1年単位から複数年の雇用としてもらいたいのと同時に、契約社員の賃金向上、諸手当や休暇の新設等、働きがいが持てるような制度設計に取り組んでいただきたい。

寒川　代議員
（香川支部）

ダイヤ改正後、様々な理由によって、変行路の運用が行われている。変行路運用による勘違いやヒューマンエラーによる事故が起こる可能性があることから、変行路の運用には警笛を鳴らしてほしい。

安全・安定輸送に携わる我々にとって、集中力というのは非常に大切なものである。3泊4日の行路が高松車掌区にあるが、徳島運転所のように2泊3日にしていただきたい。

中浜書記長

中型免許の取得については、過去に会社に申し入れをしている。会社としては、現時点での免許数で業務は遂行できる、しかし、今後できない場合に関しては指名をしながら、取得に対する支援もしていきたいという回答をいただいている。具体的に、現在の取得者数は何人で、これでは少ないから何人にしてくれというのがあれば、再度挙げてほしい。要員的に、会社が必要と判断すれば、指名して免許を取得していただくという話を聞いている。

予備のマルスを増やすことについては、経費の関係等から非常に難しいと思う。現時点では、何とかやりくりしている状況なので、その運用方法等について改めて会社に話をしたい。新型マルスを入れる時の保障を3年後からやることについては、電気製品は大体最初に保障が付くものと認識している。保障期間終了後さらに保障するというシステムがあるのかないのか聞いてみたい。

竹崎代議員のJR採用だけでも何とか100%という発言については、自動車支部で一度議論いただきたいと思う。

高齢者の賃金について、年齢給を昨年改善した。今年は職能給を改善したが、JR採用の方の55才以上が80数%というのは駄目で、100%にするべきだと思っている。自動車支部は役員の方とも相談しているが、特に転籍組、JR組というだけではなく、100%に近づけるべきではないかという議論である。

もう1つの賃金の上がり方が低いというのは、やはり号俸間格差に問題があり、これをしっかり上げていかないと何年経っても給料が上がらないまま、逆に55才が来ると給料は下がっていく。例えば5年かけて数万円上昇しても、それ以上に下がったとかになり、そういう力の抜けるような制度は何とか変えていくように議論し努力したいと考えている。

2000系の扇風機はいつ取り付けるのかという発言について、なるべく暑いうちに付けてくれという話をするが、問題は扇風機ではなくて、やはり冷暖房の効率だと思う。2000系は運転室が非常に暑い。早急に対処するよう会社に話をする。

契約社員の契約を複数年にする点については、できるものなのかどうか、どうやればできるのか勉強したい。他社の事例として、契約は1年毎で、何回以上は更新しないというやり方をやっている会社もある。それと同じようにすれば、例えば4回は更新するが、5回目はもう更新しないという話になる。会社側がどう考えているかにもよるが、複数年契約についての勉強をしたい。

変行路はやめていただきたいという意見については、極力しないように求めるが、事故や台風の際にはどうしても変行路となる。間違わないようにお願いしたい。異常時以外の変行路の扱い方については、会社側に経緯を聞いていきたい。

3泊4日行路を2泊3日行路にする件については、高松の車掌区はまだ乗る列車があるのでいい方であるが、徳島や高知では、昼間はワンマンばかりであり、朝乗って行くと返ってくる列車がない状態である。そういった点を考慮しながら2泊3日の行路にできるだけお願いはしていく。しかし、3泊4日が駄目となると、日勤4日という案が出たりもする。日勤4日になると、毎日泊となり、結局3泊4日になってしまう。それで今お願いしているのは、1泊2日＋1泊2日の行路はできないかという話をしている。そうすれば先日の職場諸問題で出てきた中日の行路は朝早くから夜遅くまで長時間乗務しないといけなくなる。出勤が昼で帰るのも昼であれば、やはりこれは中日に多めに乗務しないと7時間35分にならない。このように、日勤を3日にするか、2泊3日にするかというのは様々な議論があるが、現場の管理者の方にも知恵を出していただき、効率的な行路のあり方を作成するよう申し入れていく。

3泊4日の行路ではなく、2泊3日と日勤の行路というように組み合わせも考えて見直してもらえないかという話をしたいと思う。

自動車支部では、現在クールビズを実施していない。会社の方針として、バスの運転士はネクタイをする必要性があるという判断だと思う。同じようにJR東海の新幹線の車掌も会社の方針でネクタイをしており、それがサービス、接客だという考え方だと思う。会社の方針を変えないと、ネクタイをして運転するのがサービス、接客だという考え方になってしまうので、会社の方針を変えられないか申し入れる。ただ、時期としては来年の夏になると思う。

有藤　代議員
（高知支部）

安全の確立について、事故は現場で発生するものである。重大事故防止の最前線での機能は労働者の目線でのチェックであると認識すると

ともに、現場の声に依拠した労働組合のチェック機能の強化である。そのため、JR連合策定の安全指針資料も配布されているが、活用と徹底が必要であると考える。グループ会社を含めたJRに働く全ての労働者の安全確保に、どのように安全指針を活用させているのか、そのプロセスを含め考え方をお聞きする。

松尾　特別代議員
（本社支部）

契約社員に対しては、通信研修講座の補助、資格取得奨励金の制度がない。そういった制度があれば、モチベーションや勤労意欲も高まると思うし、資格を取得することで、自身の業務の幅も広がり、より深い知識が身に付くと思う。契約社員に対しても制度の創設を検討していただきたい。

契約社員には住宅手当の支給がなく、やむをえず長時間かけて通勤している組合員もいる。契約社員に対しても住宅手当を支給できるようにしていただきたい。

田中　特別代議員
（本社支部）

予てより時間休や半休制度導入の要望が上げられているが、病院や市役所での手続きなど、日勤職場では、1時間程度で終わる用事でも丸1日の年休を取らなければならないことが多くある。また、本社においては9時始業となっているが、現場は8時半始業のところが多く、実際は8時半から業務に就いている社員が大半であるので、始業時間の見直しを要請していただきたい。始業時間を30分早めることによって、終業後の時間をより有意義に使うこともできる。利点の多い変更だと思うので、ぜひ強く要望していただきたい。

松浦　特別代議員
（徳島支部）

5月21日から23日にかけて、JR連合主催のユースラリーが開催された。準備単組としてご尽力いただいた本部役員、各支部、各分会の皆様に感謝を申し上げる。また、次期予算においても昨年と同額の予算を組んでいただいたことに感謝申し上げる。青年女性会議としても、限られた予算の中で、10年先、20年先を見据え、効果的な学習会、レクリエーションを企画したいと考えているので引き続き支援をお願いしたい。

希望職種と希望勤務地について、社員のモチベーション向上のためにも工務系から乗務員など、希望職種のチャンスをいただきたい。青年女性組合員の中には、希望と異なる職場に配属されながらも、希望を諦めず日々の業務に励んでいる組合員がいる。組織の中で、全て希望通りになることは難しいと認識しているが、挑戦できるチャンスだけでも与えていただきたい。こうした場があるだけでも大きな働きがい、やりがいのある会社になると思う。また、引き続き、出身地への配属についてもお願いしたい。

パワフル活動について、自分の業務を見直すことや自己啓発は大変重要であるが、現在のパワフル活動は発表のための活動となっている。現在のパワフル活動に費用対効果があるのか伺いたい。

男性の育児参加につ

いて、男性の組合員が育児休暇を取得した例が少ないと感じる。男性の育児休暇取得を推進するのであれば、会社側からも、育児休職対象者に対しての制度を紹介すること、また労働組合側としても、男性を対象とした制度を周知することが大切だと思う。男女平等参画について、どのように取り組むのか考えを聞かせていただきたい。

佐藤　特別代議員（高知支部）

技術継承について、駅員や車掌については、1年～2年経てば車掌や運転士になっており、駅や車掌に若手社員がいない状態である。工務系職場においても、技術継承をやると言いながら具体的な対策がなされていない。本格的な技術研修施設の設立や技術継承プロジェクトチームの設置をお願いしたい。

ユースレベルアップコースの具体的な学習内容を教えていただきたい。

会社の状況は厳しいが、青年女性組合員が多数占める野球部員が活躍する場を今後も守っていただきたい。全社員が野球部をもっと身近に感じることができるようホームページ等を活用していただきたい。

山本　代議員（香川支部）

土木技術センターにおいては、年々業務量が増加しているが、要員は前年度から3人減となっている。要員の増と技術継承が確実にできるような社員の運用を要望したい。

ＪＲ発足時、平成11年度及び平成19年度に工務関係の効率化を行っているが、工務関係の効率化としてどのようなことを実施したのか教えていただきたい。

高島　代議員（香川支部）

今年のダイヤ改正においても、1分、2分発車時間が変わるくらいでほとんど何も変わっていない。運転時分についても、信号時素のために定時運行ができず、遅れが常態化している。お客様に迷惑をかけるだけでなく、乗務員も遅れを気にしながら運転していればヒューマンエラーの可能性が出てくる。今年度の事業計画においては、お客様にとってわかりやすく使いやすい商品設定により利便性向上を図ると書いている。次回のダイヤ改正ではすばらしいダイヤになることを期待している。

２０００系を分割する際に、両方のドアスイッチを開にしておかないと切り離した際にドアが閉まってしまい、傷害事故になる可能性がある。設備投資に対する支援も決まったことなので是非予算を組んでほしい。

鳥取　代議員（本社支部）

配偶者扶養手当の受給資格は、配偶者の年収上限が１３０万円未満となっている。しかし、ＪＲ四国の賃金実態としては、ここ何年もベアがなく、期末手当も目減りし、各種手当ても見直されている状況であり、家族を養うために共働きを余儀なくされている家庭が多くある。しかし、配偶者扶養手当の関係もあり、年収上限を気にして月に数万円程度の収入に抑えている実態もある。可処分所得が目減りするなかで、配偶者の収入が非常に重要になってきている状況を鑑み、現在の年収上限１３０万円を上げてもらえるような取り組みをお願いする。

田中　特別代議員（営業部会）

北海道で運転士の居眠りがあったが、乗務員の適切な休養を取るためにも乗泊所の個室化をお願いする。

技術継承について、駅の若手社員は1年から2年で車掌や運転士となっているが、企画商品や切符の払い戻し等年々複雑になっている。このような状況を考慮し、駅業務のプロフェッショナルも育てていただきたい。

夏季手当は2．1ヵ月の支給となったが、引き続き期末手当も頑張ってもらいたい。

三好　代議員（本社支部）

本社において、実際の労働時間と超勤時間が合っていないケースが発生している。実際に働いた時間外労働については、超過勤務手当として対価を受け取ることは当然のことである。実態に見合った超勤手当の支給をお願いしたい。

寮の冷房について、場所にもよるが、夜中は冷房が入っていない寮もある。寮には乗務員も入っており、十分な休養が取れなければ安全上支障が出てくる可能性がある。朝まで冷房を入れていただくようにしていただきたい。また、風呂の時間については、23時までとなっている寮もある。せめてシャワーだけでも使えるようにしていただきたい。

大村　代議員（本社支部）

鉄道事業としての収入の柱をつくるためには、四国の鉄道ネットワークが社会インフラとして有効に役割を果たせるよう、新幹線もしくはミニ新幹線が走行できるような軌道強化、更には短絡ルートなどによる鉄道の高速化が必要不可欠であると考える。税制支援に積極的に取り組むと共に、鉄道高速化にも積極的に取り組んでいただきたい。

生活援護資金は組合の闘争時における生活資金として備えることを目的に設立しているが、ここ数年ストの実績もなく、生活援護資金は積み重なっていく一方だと思う。賃金は最大の労働条件であるが、ここ数年ベアもなく、年間総収入は減少傾向にある。このような状況を踏まえ、生活援護資金を一部返還してもらえないか。支出には大会の決議が必要だと思うが、今後ある程度の余裕資金ができた場合、以前実施したように返還する計画があるのかどうか教えていただきたい。

吉村　代議員（本社支部）

一定の条件が揃えば、住宅補給金として1ヶ月４５００円が支給されるが、単身赴任中に持ち家を購入した社員については、住宅補給金が支払われていない。支給できない理由を教えていただくと共に、単身赴任中でも住宅補給金が支払われるようにしていただきたい。

要員の関係について、業務量が多い組合員に対しては、個人の問題とせずに適正な要員配置として、要員の増加を会社に訴えてほしい。

大谷執行委員

青年女性会議においては、次代を担うリーダー育成の観点から今年度新たに、青年女性会議の支部・分会役員をも含めた研修「ユースレベルアップコース」を計画している。研修内容としては、労働組合の役割や必要性・重要性をはじめ、これまでの歴史から民主的労働運動の必要性も学んで頂き、将来ある青女組合員の方々が中心となっていく労働組合の将来像、そこであるべきリーダーとしての心構え等、フレッシュマンコースとは違う研修内容を検討している。併せて、男女平等参画等についても学び、男女ともに将来働きやすい環境整備について議論したい。

高速化も含め、四国の足を守るべく色々な支援策を求めている。四国に新幹線ができることが一番いいことであるが、莫大な費用と年数がかかるため、既存の設備を活かしていかに高速化を図っていくかということを様々な場面で訴えている。労使をあげて、四国の鉄道を考える国会議員連絡会等の間でも、意見交換等を行って理解と協力を求めている。今後も様々な場面で引き続き地域の足を守り、将来活気ある四国、ＪＲ四国になるよう高速化の必要性も訴えていきたい。

中浜書記長

グループの安全については、経過にも記載しているが、ＪＲ連合が最重要課題として掲げ「すべてのＪＲ関係労働者の死亡事故、重大労災０への取り組み」ということで安全指針の改訂版を本大会でも配布している。会社に対しても安全な職場風土の確立に向けて環境整備に取り組むように話をしている。当然、グループを含めた安全対策も行っていく。

通信研修の補助について、社員に対してはモチベーションを上げるためとか、自己啓発のためということで通信研修の補助、資格取得奨励金制度がある。しかし、契約社員に関しては、有期雇用ということで現在制度ができていない。会社に対し、現在のあり方について問題提起をしたいと考えている。ただ、有期雇用ということで難しい面があることもご理解願いたい。契約社員に対する住宅手当について、基本的に契約社員やエキスパート社員については、通勤可能な範囲で雇用契約を結ぶべきだと思っている。しかし、やむをえず長時間をかけて通勤している組合員がいることを会社にも話をし、改善できないのか確認する。

始業時間の見直し、サマータイムの導入については、導入が可能なのか、検討しているのか調べてみる。また、半休が導入できない理由を団交の中でも聞いているが、理由としては職種間で不公平が生じるということ、また、半休制度を導入した際の勤務制度の関係でまだまだ整理できていない部分があるとのことであった。ただ、組合内部でも不公平感が生じるかもしれないが、まずは日勤職場から導入を申し入れるので、意思統一をお願いしたい。

工務職場から乗務員への転職については、現在でも全くないわけではないので、引き続き慫慂するようにしたい。里帰りについて、乗務員については少しずつではあるが里帰りをしている。引き続き会社に対して申し入れたい。

パワフル活動は自主的に取り組むものであるが、そのやり方について会社と議論をしたいと思っている。

技術継承による若手社員のプロを作る点については、異動によって状況が変わり、職場におけるプロがいないことを会社も感じてい

る。これまでは乗務員を育成するための社員運用が行われていたが、これからはそれぞれの職場でプロを育成するように会社は考えを変えようとしている。

野球部を組合のホームページに載せる点については厳しいと考えている。会社のホームページで紹介していることもあり、そちらを活用していただきたい。

土木技術センターの効率化については調べる時間をいただきたい。要員の関係はしっかり話をしたいと思う。

ダイヤ改正が全く目新しくなっていない点については、抜本的に変えてみることの必要性を改めて会社に話をしたい。

２０００系の分割時のドアの問題について、技術的には解決できると思っているので、今回の支援策による改善を申し入れたい。

配偶者扶養手当の上限については、どのようにすればいいのか本部としても勉強したいと思う。

乗泊所の個室化は、比較的女性については実施できているが、男性についてはできていない。休養をきちんと取るうえからも会社に申し入れたい。

期末手当については、厳しい状況が続くと思うが、引き続き頑張りたいと思う。

超過勤務に対して手当をいただくことは当然のことである。出ていないところがあれば申告してほしい。本部としても会社に対しきちんと対応する。また、本社の要員不足についても会社と話をしたい。

寮の冷暖房や風呂については、どうすれば不便を解消できるのか、せめてシャワーだけでも使用できるようにするとか、解決策について会社と話をしたい。

単身赴任者に対して住宅補給金が支給されなかった点については、恐らく制度の境目であると思われる。そのような場合はきちんと説明する必要があったと思う。ただ、今回の発言と同じような方は多いと思うので、本部としても内容を把握し、改善できないか考えたい。

徳弘副委員長

青女対策費については、次代を担うリーダーの育成ということで力を入れており、前年並みの２７０万円の予算を計上している。充実した内容のレクレーションや勉強会を企画し、リーダーの育成に努めていただきたい。

生活援護資金の一部返還については、組合員からの要望が数多くあれば検討も必要となってくるが、一部退職者等の中には、生活援護資金を受け取り、感激している組合員もいる。生活援護資金は、ストライキが発生したとき以外には、使用する資金ではない。生活援護資金の必要性をご理解願いたい。

中浜書記長総括答弁（要旨）

２日間にわたり、延べ34名の代議員・特別代議員の方より、運動方針に賛同する立場から真摯な討論をいただいたことに、お礼を申し上げる。

本日、頂いた発言をしっかり受け止め、その具現化に向け、一年間、運動を展開していきたいと思う。

今大会は、ＪＲ四国の現状と課題についてきちんと認識した上で、我々の置かれた立場を議論し、その解決に向け取り組んで行くための運動方針を提起させていただいた。

個別の質疑については、各担当から答弁したので、当面する６点について総括的に考え方を申し上げる。

「安全・安定・安心輸送の確立」について。

我々は「命を預かり、そして、はこぶ」仕事をしている。その役割と存在意義は「安全最優先の上に成り立つ」と言うことは、言うまでもない。そのため、常に社会から厳しい視点で見られ、高い関心度があることも認識しなければならない。その上で「安全風土」を醸成するため、職場から、現場から、声を出し、行動する取り組みを推進する。例えば、危険を感じたら、躊躇なく列車を止める判断、作業を中断できる環境、その状況を積極的に報告できる風土を働く仲間から創っていかなければならない。

今年に入り、少し気になる事象や報告がある。保安装置とフェイルセーフ機構に対する考え方である。これは何か故障や不具合が発生した場合に、直ちに大事故に直結させないため、安全サイドに倒れるよう設定されたシステムであるが、これを初期故障とかＢ故障とかと言って、修理せずに通告だけや荷札をつけて運用しているケースが頻繁に聞かれる。これは要注意である。

要注意といえば、効率化を進めると同時に、やらなければならない安全ハード対策の大幅な遅れが気になっている。例えば、ワンマン列車のモニターやホーム感知装置、線路工事作業者やポイント清掃者等への列車接近警報装置（ＧＰＳ）などである。資金不足や要員不足と、できない理由を述べるだけではなく、今すぐに解決できなくても、具体的に道筋や展望を示して改善しなければならない。事故が起これば、その事故の発生原因を分析し、事故の芽を摘み取る取り組みが重要である。「二度と起こさない」と誓い、地道に、繰り返し、自信を持って「職場からの安全確立」に奮闘していきたい。

運輸収入の確保について。

３月11日の「東日本大震災」は、ＪＲ四国の収入にも大きな影響を及ぼし、そして今も続いている。併せて、去る６月19日に中止となった高速道路割引施策や無料化社会実験は、大幅割引制度を残したままであることから、収入回復への道のりは時間を要すると考えられ、先行きは極めて不透明である。

「収入の確保は、雇用と労働条件の確保」である。経費削減と効率化施策だけではなく、収入の拡大に向け、労使で知恵を出し、汗をかき、取り組まなければならない。そのためには、四国で鉄道が、バスが必要であると認知されるとともに、愛され、利用して頂かなければ生き残れない。事業計画の目標値の必達に向け、あらゆる営業施策に協力し、「収入の確保」に取り組んでいく。

労働環境の改善について。

春は賃上げ、秋は制度改善に向け闘っていく。２０１２春季生活闘争は、連合、ＪＲ連合の方針の下「賃金は最大の労働条件」との認識に立ち、ＪＲで働くすべての労働者の賃金・労働条件の底上げを目指し、２月に開催予定の本部委員会で意思統一を図り闘っていく。

総合労働協約改定については、本大会終了後、各支部より意見を頂き、精査した後、交渉に入る予定である。ＪＲ四国バスにおいては、契約社員の協約締結に取り組むこととする。

また、大量退職時代に入り、３年後から、60歳を迎える社員が１００名を越える状況が９年間続く中で、エキスパート組合員の働き方や、報酬比例部分の段階的な支給に合わせた総収入のあり方については重要課題であり、具体的な問題を整理し、改善を図るため、検討委員会の設置も視野に入れ取り組みを強化する。

組合は、サービス残業やサービス休日労働を認めない。問題点があれば、会社に対して業務内容や業務量の見直し、時間管理について強く申し入れを行っていく。

ＪＲ四国バスにおいては、分社化から丸７年が経過した。高速道路施策や新たなツアーバスとの競争など、厳しい経営環境ではあるが、残された課題の解決に向け取り組んでいく

政策実現の取り組みについて。

政権交代による新たな経営支援策が、ＪＲ25年目にして成立した。内容については繰り返さないが、未だ自立経営が困難な三島・貨物会社に対し支援策が実施される。その一方で、税制の特例措置（三島・承継特例）が今年度末に期限切れを迎える。我々が訴えてきた「過度に自動車に依存しない、持続可能な交通づくり」を目指し、周囲の方々の賛同を得ながら、公共交通の一つである地方鉄道の自立経営、活性化のためにも、ＪＲ連合「国会議員懇談会」、「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」、そして「四国の鉄道を考える国会議員連絡会」としっかり連携し、税制支援の恒久化に向け素早く、タイムリーに行動を展開する。

ジェイアール四国バスにおいては、都市間ツアーバス問題やハイジャック防止対策、告示７号の法制化等、多くの課題があり、その解決に向けて取り組む中、バス事業の健全な発展に向けて、「バス事業のあり方検討会」が設置された。ＪＲ連合自動車連絡会との連携を密にし、情報の共有化を図り取り組んでいく。

一企業一組合の早期実現、組織の強化・育成の取り組みについて。

国労は、１０４７名問題解決に向けた歩みを止めた。彼らが主張してきた雇用闘争を終結することにより、組合員は組合員としての資格も失うそうであり、運動は24年目で終演である。ＪＲ四国労組は、現在二極構造にある国労四国と、様々な課題についての合意形成を目指し、組織対組織の考え方を基軸に「一企業一組合」へ運動を継続していく。

次代を担う輝く人材は、５月に四国で開催した「ＪＲ連合・ユースラリー」を大成功に導き、計画・立案・実践の中で大きな自信を掴んだ。彼らはすでに６００名を越え、キラリと輝く集団へ名実ともに変わりつつある。ＪＲ四国労組青年女性会議の組合員による積極的でさわやかな運動創りを期待している。併せて、昨年まで牛歩のような議論をしてきた「男女平等参画行動計画」は、新たな女性リーダーのもとで運動を加速していく。

時代も人も、国鉄からＪＲへと変わりつつある中、結成の理念を再度思い起こし、ＪＲ四国労組運動を次の世代に継承して行かなくてはならない。

政治・共闘の取り組みについて。

昨年１年間、我々の政策課題実現には、政治の力が極めて重要であることを痛感した。しかし、今日の政治は、地震、津波、放射能への対応よりも、政局ばかりに力を注ぎ、あの「生活が一番」と訴えた政党が見えなくなっている。この状況から、政治を我々の手に取り戻し、我々の運動と政策課題に賛同頂ける議員各位との連携を強め、実現に向け取り組まなければならない。連合、交運労協の仲間ともしっかり手を組み、運動を支えて行く。

以上、本大会で、肉付けして頂いた意見をしっかり受け止め、今後の運動に生かして行きたいと考える。

ＪＲが発足して25年目、ＪＲ連合も発足20年を迎えた。我々は25年前、国鉄改革の中で「鉄道の再生」を誓い、徹底した努力によって何とか経営を維持してきた。そして、今回、新たに実施された経営支援策は、国鉄改革のスキームを見直す、新たな25年目のスタートラインとなる。時代が着実に変動する中、ＪＲ四国の安定経営を確保し、将来展望を明確化するため、全組合員でしっかり議論し、意思統一をお願いすることを申し上げ、総括答弁とする。

平成23年度 JR四国労組役員名簿及び任務分担

役職名	氏名	専非	任務	担当支部
執行委員長	中浜　斉	専	総　括	
副執行委員長	嶋田　剛好	〃	業務・事業・調査部長、部会担当	香川・高知
書記長	浅岡　秀幸	〃	組織・政治・共闘・法対部長、 出向・関連企業総括、四交運事務局長	愛　媛
執行委員	大谷　清	〃	総務・企画・教育部長、ﾚｸ･ｻｰｸﾙ担当	徳島・自動車
〃	眞鍋　健治	〃	政策・情宣・財政部長、青女担当(男女平等)	本　社
〃	石川　哲也	非	組織副部長	香　川
〃	松下　正弘	〃	政治・共闘副部長	愛　媛
〃	浦川　英樹	〃	事業副部長	徳　島
〃	中川　健二	〃	業務副部長	高　知
〃	竹原　久司	〃	政策・調査副部長	本　社
〃	井浦　隆	〃	教宣副部長	自動車
〃	高島　和久	〃	出向・関連企業担当	香　川
〃	武智　義治	〃	出向・関連企業担当	愛　媛
〃	井内　貴志	〃	出向・関連企業担当	徳　島
〃	芝　茂和	〃	出向・関連企業担当	高　知
〃	幸　大	〃	出向・関連企業担当	本　社
〃	竹崎　教幸	〃	出向・関連企業担当	自動車
特別執行委員	前田　庸之	専	ＪＲ連合派遣	
〃	中野　圭司	非	青年女性会議	
〃	山下　恵	〃	青年女性会議	
会計監査	多田　陽起	〃		
〃	大野　裕史	〃		
〃	中西　浩明	〃		

第1回本部執行委員会開催

第1回本部執行委員会は、7月9日（土）定期大会終了後13時10分よりホテルクレメント徳島で開催された。

冒頭、中浜新委員長は、「第30回定期大会は成功裏に終わることができた。大会では34名の代議員から方針を補強する発言もあり、6本の柱が確認された。各支部も、今後、方針に沿って具体的に取り組んでほしい」と要請し、議事に入った。

なお、今回の執行委員会での議事は次のとおりである。

【議事】

①特別執行委員の指定について
②平成23年度任務分担及び各種委員会名簿について
③年間スケジュールについて
④第一回業務対策委員会の開催について
⑤平成23年度教育・広報委員会の開催について
⑥平成23年度サークル協議会運営委員会の開催について
⑦平成23年度部会三役会議の開催について
⑧ユニオンスクール「ユースレベルアップコース」の開催について
⑨その他
・次期（第2回）執行委員会の開催について

各支部定期大会開催日程

高知支部
8月27日（土）13時
高知市　高知城ホール

徳島支部
9月1日（木）13蒔30分
徳島市　ホテルクレメント徳島

本社支部
9月3日（土）10時
高松市　義山荘

香川支部
9月4日（日）13時
ホテルサンルート瀬戸大橋

自動車支部
9月5日（月）13時
ホテルサンルート瀬戸大橋

愛媛支部
9月17日（土）13蒔
松山市　東映ホテル

ユニオンスクール「フレッシュマンコース」開催！

◎日時
平成23年10月14日（金）から15日（土）

◎場所：ル・ポール粟島

◎募集人員
入社5年以内（平成19～23年度入社）の組合員30名程度

※詳細については、後日お知らせします。