



第25回定期本部委員会

2012春季生活闘争方針決定！

純ベア1,000円を要求！

エキスパート・準組合員の賃金引き上げについては 月額基本賃金の3% 時間給額30円以上

JR四国労組は2月10日、香川県宇多津町の「ホテルサンルート瀬戸大橋」において、第25回定期本部委員会を開催し、当面する活動方針を満場一致で決定した。定期本部委員会には、JR連合から中原政治部長を迎え、本部委員、特別本部委員、傍聴者など約100名が参加、「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！」をメインスローガンに「安全・安定・安心輸送の確立」、「2012春闘勝利」、「政策課題の実現」等、当面する諸課題を中心に問題提起がなされた。これを受け本部委員、特別本部委員の計17名から、それぞれ建設的な発言があり、その後、執行部答弁及び書記長総括答弁を受け、全議案が満場一致で決定された。



中濱執行委員長
挨拶要旨

安全・安定・安心輸送の確立

我々はJR連合が掲げる「全てのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロ」の取り組みを継続し、実践するため、「安全指針」や「重大労災防止の行動指針」

を活用し、理解浸透に努めてきた。特に「ヒューマンエラー」は結果であり、原因ではない」との理念に基づき、安全を最優先する職場風土創りに取り組んできた。そのような中、1月16日マリノライナーが瀬戸大橋上で立ち往生し、暖房も効かない状況で、4時間以上にわたりお客様を閉じ込めるといった事態が発生した。本部も直ちに、その事象について、故障原因、車両故障対策、復旧までに時間を要した理由、今後の対策について「発75号」で会社に申し入れた。会社は後日、緊急時の乗客対応について「サービス体制の弱さがあった」として謝罪したが、それとは別に、事故原因となった「地絡」という現象への対応に不備があったとのことである。このような現象について事前に情報はなかったのか。



さらに、2月3日に発生した比地大駅での車両故障は、復旧に3時間を要し、



大西 議長 (香川支部)

な要員供給において、更に効率的な列車運行体制の構築が求められる」との事から、実施したいとの説明であったが、組合としては運行方法に問題があるのではないかと考えている。

複数両でのワンマン運転は、ハード対策として、ホームドア、ドアセンサー、ホーム検知器、運転席モニター(複数台)等、出来るだけ止まるところから動き出すまでの負担を軽減する設備・方法を導入し、試行すべきである。新たな施策を実施する時は、中途半端に始めず、あわてず、どっしりかまえて、余裕を持って、現場の意見をしっかりと聞くことが大事である。あくまで試行での取り扱いと行うことであつたので、問題が発生すれば直ちに対応したいと考えている。

2012春闘方針 EU・ユーロ圏の財政危機問題は、世界に飛び火し、世界経済に大きな影響を与えている。世界経済を牽引してきた新興国もエネルギー・食料価格の上昇等により成長ペースは鈍化の傾向にある。国内ではそれに加えて、超円高にエネルギー問題、少子高齢化や人口減少など、日本は今、まさに「大転換期」を迎えている。先日、31年ぶりに貿易赤字を記録したというニュースもまさに、その「転換期」の一つの出来事ではないかと考えている。失われた20年の間に進められたコスト削減と総額人件費抑制は、規制緩和の下で、雇用の二極化、所得の二極化を生むとともに、日本が誇るものづくり産業の基盤を弱め、傷つけ、極めて苦しい状況になっている。

職場では非正規雇用労働者が増大し、若者の雇用不安は深刻化し、年収200万円以下の層は雇用労働者の25%、1,000万人を越える状況となっている。一方、政治の世界では、昨年9月に発生した野田内閣が、問責決議を受けた2閣僚を交代させる内閣改造を行うとともに、「社会保障と税の一体改革」として消費税の増税を提起

我々の職場や、その周りで働く仲間の労働条件改善に向け、しっかりと取り組むことは、その波及効果も踏まえ、連合、JR連合に加盟するもの使命でもある。世界の情勢、日本経済・政治の状況、JR四国の経営環境、そして連合・JR連合の考え方や、会社の経営について、まじりつかり理解・認識することが大事である。

2012春季生活闘争は、JR四国とジェイアール四国バス、JR四国グループに働く組合員の賃金とはどうあるべきか、労働条件はどうなのか、働く者の立場から、山積している課題の解決に向けて提言し、知恵を出し合う極めて貴重な機会である。

後ほど、基本的な考え方及び要求の根拠、並びに闘いの進め方について提案するので、しっかりと議論し、意思統一をお願いする。

政策課題実現の取り組み

昨年の政策実現に向けた取り組みの中で、痛感したことは、政策の実現には政治の力が極めて重要であるということである。

今、我々が求めている「交通基本法」の成立に向けてもそのことは必要と考える。時間の関係で「交通基本法」の内容については割愛するが、我々の政策課題解決に向けて理解頂ける政党、候補者の支援に取り組みなくてはならない。



質疑討論(要旨)

吉田委員 (香川支部)



特例業務助定の利益剰余金活用における意見書採択行動や三島承継特例などの税制支援策に対し、組織をあげて取り組んできた。こ

の点は春闘における交渉材料として活用していただきたい。また、賃金に関する部分を勝ち取ることも、その他の要求についても勝ち取っていただきたい。併せて若手社員に春闘の意義を伝えていくことも重要である。

地上運賃収受型ワンマン運転は、運転方式に問題があると考えられる。まだ現場に対する詳細な説明はないが、センサーを使わないという話を聞いた。何故か、ミラーによる確認は、伊予小松での事故を経験に危険度も高く、モニターも設置しない状況で試行するのはいかがなものか。運転士自らが目視で確認のうえ車掌スイッチでの取扱ができるようにすることに時間を短縮にもなると考えられる。ハード面での対策をしっかりとやっただけで正式な運転として実施していただきたい。

とが多々あり、その都度お客さまから苦情をいただき、対応に苦慮している。もう少し現場のことも考えた指示をしていただきたい。

経営状況が厳しいJR四国であるが、統一ベア要求として1,000円を要求するのはJR会社間の体力を踏まえてでも歩幅が大きすぎると思われる。体力に見合ったベア要求をすべきではないか。



石野委員 (香川支部)

1月16日の瀬戸大橋線の車両故障や2月4日の予讃線の車両故障ではお客さまに多大なご迷惑をおかけした。車両の検査・修繕についても必要な投資であると会社に申し入れていただきたい。また今回の車両故障では、お客さまが長時間車内に取り残されたままとなった。車両の救援とお客さまの救出の二つの観点で事故の対応にあたるよう会社に強く申し入れていただきたい。地上運賃収受型ワンマン運転は他社でも行われていると聞いていますが、他社は設備や環境が整っているから実施しているのと同じではない。安全対策をしっかりと行っただけで実施するよう会社に申し入れてほしい。



福田委員 (運輸部会)

列車の無線機について、一番必要とされる有車の際に混線等により全く繋がらないことがある。無線機の改良を要望する。

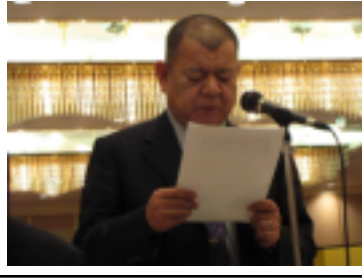
ワンマン運転について、順次改訂型のミラーを設置していくとのことであるが、少し見やすいミラーにしたからと言ってそれが安全対策と言えるのか疑問である。それよりもモニターの設定、ホームと反対側のドアを開けようとしても開かないような感知装置の導入、夜間のホームの明るさを確保などを早急にしていただきたい。



マン運転については白紙も視野に入れ会社に申し入れていく。経営協議会において、1両でお客さまを挟む事故が発生しているのに、何故2両にするのか、開閉するドアの数は3倍になるため、事故の確率も3倍になると言われた。かつて実施していた営業車掌が乗務するワンマン列車においては、ドア挟みは発生しなかつたことから、たとえ停車時間が長くなるとしても運転士による車掌スイッチの扱いにするべきだとも主張している。ホーム感知のセンサー、ドア挟みのセンサーについては、不具合が生じたため使用しないと聞いている。本部はお客さまの安全をどのように確保するのか経営協議会で時間をかけて議論してきた。今回の地上運賃収受型ワンマン運転は会社から試行という説明であったが、組合としては危険度が高いことから見直すべきと考えている。試行が始まった際には、アンケートを実施する

予定であるので、問題点等率直な意見を出していただきたい。113系の故障については、修理後にも関わらず速度が80キロしか出ないのであればその遅れをあげ、健全な車両ではないことを申告してほしい。113系の3編成全てに故障が多発していることから、最終的には新車に置き換えるべきと申し入れる。今後も故障が発生する度にきちんと申告していただきたい。春闘については、頑張りという意見と、ベアを考えるべきではないかという意見をいただいた。かつて、1,000円の要求と1,000円以上の要求など、2段階の要求もあり得るのではないかとJR連合の中央委員会提言したこともある。確かにJR四国とJR東海では経営状況が全然異なっており、そのような中で同じ1,000円の要求でいいのかという意見があることも承知している。しかしながら、産別の一員として統一ベア要求で意思統一をしていただきたいと考えている。無線機の改良については、以前から安全事故防止の経営協議会等から組合として要望してきている。今後の会社の対応としては、サービスの担当部署を設置し、お客さま対応を行う予定と聞いている。会社が

安全の面からもデジタル無線の導入を今後の検討課題にするよう会社に対して申し入れている。無線の不都合があればその都度運転成績報告で直ちに申告していただきたい。瀬戸大橋線上での車両故障について、会社に対して付議を申し入れた。付議では、故障理由、お客さまの救援に時間を要した理由、JR西日本は過去に対応部品に交換していたが、その時にJR四国が交換しなかつた理由を申し入れた。付議に対する会社からの回答はそこまで危機管理がなかつたというものであった。今回の付議において組合側は、特に、お客さまの救援に時間を要した理由をメインに申し入れを行ったが、停止した列車に救援列車を横付けしてお客さまを救援するという過去の訓練が活かされなかつた理由として、それができなかったというところである。また、牽引する救援列車が遅くなった理由として、車両を連結する際に必要な部品の準備や夜間で要員の手に時間がかかったなど様々な要因が重なったためであった。今後の会社の対応としては、サービスの担当部署を設置し、お客さま対応を行う予定と聞いている。会社が



岡委員 (高知支部)

JR連合は交通政策の理念として自動車に過度に依存しない総合交通体系の確立を明確に打ち出し、地球環境時代に相応しい総合交通体系・持続可能な交通体系の構築を目指すとしている。総合交通体系確立におけるJR四国の位置付けと任務を明確にすることが必要であり、JR四国労働組合及びJR連合における十分な議論をお願いする。

交通基本法は交通機関を有機的に結びつけ、経済・社会の効率的な持続可能な交通体系を構築するものである。JR連合国会議員と懇、議員フォーラムとの連携を密にし、理念法である交通基本法の制定に強力な取り組みを要請する。

客室乗務員の養成は、社員と契約社員いずれかが指導をするケースがあるが、社員が指導をする場合は、賃金規程に基づき、指導手当が支給されている。一方、契約社員が指導をする場合は、契約社員に指導手当の概念がないため、指導手当が支給されていない。JR四国労働組合としても、JR連合の方針を踏襲し、契約社員の指導手当の新設を求めている。消費増税が実施されると、四国のような地方路線では、乗客減少が続くなか、運賃値上げ等による消費増税の回収が困難である。そのため、公共交通における軽減税率適用の話も聞いたことがあるが、組合としてどのような対応を考えているか教えていただきたい。



田中委員 (青年女性会議)

たい。

音地委員 (愛媛支部)



3月10日に西予市宇和から宇和島間の高速道路が開通する。これによって南予高速道路が繋がるつえ、西予市から宇和島間の料金は無料となるため、鉄道は多大な影響を受け、運輸収入減少に拍車がかかる。会社としては宇和島・松山間のS切符10枚回数券を18,000円から17,000円に値下げするなど、集客に努めている。組合本部も経営協議会を通じて、今後の対応策を講じるよう会社に強く訴えていただきたい。

横山委員 (高知支部)

JR四国労組は、JR連合の基本方針である産別統一要求、統一闘争の意義を再確認し取り組むとともに、併せて、準組合員の賃金についても交渉の強化を願



いしたい。

本日決定する賃上げ方針は、JRグループ内はもとより各県における中小、未組織、非正規労働者の全ての労働者に波及効果として影響がある。連合・交通労協の仲間と共に現場において全力で取り組む決意である。

眞鍋執行委員



今年度末で期限切れを迎える税制特例について、JR四国労組としても当初から三島・承継特例の恒久化を求めていたが、結果としてこれまで同様5年間の延長となった。恒久化とはならなかったが、今回の結果はJR連

合国会議員懇や21世紀の鉄道を考える議員フォーラム、また、四国の鉄道を考える国会議員連絡会において国会議員に対する精神的な要請行動、地方議会における意見書採択行動、さらに全組合員で取り組んだ署名活動が実を結んだ結果であり、民主党政権だからこそほぼ満額回答になったと認識している。今後の政策課題解決については、JR連合においても、短期的な政策課題と中長期的な政策課題の区分けをしたうえで、それぞれの課題解決に向け政策委員会の中で議論している。JR四国労組も当該委員会に参加しており、政策課題実現に向けしっかりと議論していきたいと考えている。

盛り込まれた。これまではこういった基本理念が盛り込まれた法律が存在しない状態であったため、JR四国労組としても交通に関する理念の重要性を認識し、産別組織であるJR連合と共に交通基本法の制定に向け取り組んでいく。消費増税への対応については、基本的な考え方としては、消費増税が軽減される際にはJR四国等地方路線を抱える鉄道事業者に対しては特に何らかの手当が必要であると考えている。その方法としては、田中委員の発言にあったように軽減税率を導入する方法や、一旦消費税を納めた後に還付してもらう方法等、様々な方法があると考えている。この問題についても、JR連合との連携を密にしながら今後の動きを注視したいと考えている。

嶋田副委員長

西予から宇和島間の高速道路が無料で開通することに對する対策については、営業施策に関する経営協議会の場で会社の考え方を確認したい。

客室乗務員の教導手当については、以前、駅の契約社員に

対する教育手当を要求し、会社の考え方を求めてきた経緯もあるが、有期雇用の契約社員であるという点、またその業務内容についての会社の考え方が影響しているのかもしれない。客室乗務員立ち上げの際、行く行くは客室乗務員というカテゴリーの中で全てを担いたいという説明が会社からあったと記憶している。その点から言うと、望むべき本来の姿に近づいているのだと認識しているが、今後、業務内容を勘案し本部署でも議論させて頂きたい。また、今後、契約社員の雇用のあり方について、国の制度が変わることも想定されるが、様々な議論をしていく必要があると考えている。今春闘において、契約社員については3%の原資をもつて引き上げることを申請することを求めているが、全ての社員、契約社員の労働条件改善に向けた最大限の取り組みを展開したい。

三好委員 (本社支部)

来年度から本社及び付属機関において半休の取得が可能と



なる。この制度実現に対し御礼を申し上げる。来年4月以降、自分自身有効に活用するとともに、本社支部内でも取得可能な組合員に対し、有効活用を奨励したい。今後、取得可能な職場への制度拡大を要請する。

現在、高松診療所分会の組合員は実質3名であり、分会単独での運営が困難となるため昨年の本社支部定期大会以降、支部内での議論の結果、「総務部分会への統合」という形で意思統一を図っている。本部において、高松診療所分会の今後のあり方を検討していただきたい。

中西委員 (香川支部)

一企業一組合に向けた取り組みについて、昨年開催された国労大会の委員長挨拶の中で連合加盟に向けて提案がされたが、これに対し、東京の代議員が「国鉄



闘争、採用差別事件の関係は全労協の全面的な支援によって今日を迎えたものであり、連合の加盟は全労協に対し恩を仇で返すようなものである」として発言の撤回を求める意見があった。要するに、委員長挨拶に対し、多くの代議員から発言撤回を要請され、書記長の集約答弁では「トーンダウンし、そして新委員長は「本部としては判断しない」との見解を出した。

その後、中央委員会において四国のオプ加盟に対する議論があつたようである。いずれにしても昨年の全国大会、中央委員会などの一連の経過を考えたとき、国労四国のオプ加盟については、採用差別事件が終結した今こそ一旦解消させるべきだと考える。そうしたうえで、新たなスタートラインに立つという考えを持っている。

戸田委員 (青年女性会議)



一昨年の特例業務助定利益剰余金の問題や昨年の税制支援策の問題を労労間で取り組めなかった以上、ベクトル合わせはもはや言葉だけでは足りないと思っている。次回の定期大会では、オプ加盟の解消とともに、一企業一組合という基本方針はそのままに、国労に対する組織統一という今後の戦略・戦術を見直した方針を示していただきたい。

JR四国は女性にとつてはまだまだ働きづらい状況の方が多く、その中でも特に気になっているのが、産休・育休から職場復帰したとしても、現状では仕事と育児の両立が困難であることである。駅などの日勤職場でさえ様々な業務形態があるうえ、乗務員職場では泊まり行路があるなど仕事と育児

上田委員 (自動車支部)



の両立が困難である。女性が仕事と育児を両立できるような制度や設備、フレックスタイムや短時間勤務制度の拡大等対策を講じて欲しい。大量退職時代や少子高齢化社会を迎えて、労働人口が減少すると考えられるが、貴重な働き手である女性組合員が産休・育児によって離職したり、希望の仕事が続けられなくなるといった事態をなくしていただきたい。男女双方が働きがいのある職場をつくることとが大切であり、引き続き男女平等参画の実現に向けた取り組みの強化や会社への働きかけをお願いしたい。

今年度のジェイアル四国バスの収支は景気低迷やツアーバス問題等があつたが何とか増収増益の見込みである。そこで55歳以上の在職条件

について、組合員から要望があるので是非改善をお願いしたい。ジェイアール四国バスの社員構成は、JR四国から転籍した正社員、ジェイアール四国バス採用のプロパー社員、契約社員、サポーター社員となつていて。バス採用のプロパー社員の10年後の賃金を考慮した場合、正社員には到底追いつかないと思われろうに、50歳からの年齢給がストツプし、55歳からは下がるというシステムとなつていて。自分自身の予想では、55歳の時点での基本給が20万円前後と計算している。4年後にはこれに当てはまる社員が出てくる。

猶予はそれほどなく、前例を作らないためにも早急にビジョンを出していただきたい。組合員は、安全・安心輸送の確保は輸送業務の最大の事業課題と認識し、日々努力している。組合員のモチベーション向上のため、また生活改善のためにも早い時期での55歳以上の在職条件が改善されることを望んでいる。

高松診療所分会は構成人員が少なく、単独での運営が厳しくなつてきているという話は、昨年の本社支部大会や分會大会でも意見をいただいている。先程の発言で支部としては総務部分会への統合に向けて整理ができていくという発言をいただいたので、今後本部内の組織財政専門委員会を討議し、7月の定期大会において規約改正を含めて提案したいと考えている。

国労関係については、昨年の国労全国大会以降の経過についての認識は同じだと思つている。退任する委員長が連合への加盟についての挨拶をし、それに対して代議員から様々な発言があり、退任する書記長が集約答弁で火消しを行つたという大会であり、組織として体をなしているのか、という感想である。

国労の中央委員会において国労四国のオプ加盟についての議論があつたことも承知している。ただ、現在の状況に問題があり、1047名の問題が終結するまではJR連合に対しては協力要請をしていない。いざ1047名の問題が終焉すれば手のひらを返して、全労協が応援してくれただけで解決したと言つている国労組合員もいる。JR連合の昨年の大会では、国労に対し非難する発言も出ている。この問題については、JR連合も一度整理するべきだと考えているし、JR四国労組としても国労四国に対しきちんと議論するよう話をしている。オプ加盟は解消し、方針を見直すべ

短時間勤務制度やフレックスタイム制度の導入については、総合労働協約改訂交渉において、多様な働き方というところで申し入れをしている。今後多様な働き方の導入に向けて取り組んでいきたい。なお、今年4月からは、限られた職場ではあるが半休制度が導入されることとなった。この制度はワーク・ライフ・バランスの実現に向けた制度でもあるので、取得可能な組合員は積極的に活用していただきたい。

男性の育休の取得については、組合としても制度の存在を周知していきたいと思つているし、取得しづらい環境にならないうように会社に対して申し入れたいと思つている。

社に対して様々な面で申し入れしている。バス会社の基本給は年齢給と職能給から構成されており、昨年、55歳到達時の年齢給が85%から87%に改善された。これは組合員の声を申し入れてきた結果であるが、当然ながら満足のいく数字ではないと認識している。

今年度の春闘においても、賃金改善をはじめ未解決事項を中心に強く交渉を展開していくが、単に55歳からの賃金減額改善を求めただけでなく、初任給や号俸賃金改善、さらには転籍者とプロパー採用者との賃金格差問題など、幅広く改善を求めていきたい。

春闘交渉では会社の厳しい状況を認識しつつ、組合員の日々における安全をはじめめとした取り組み等を強く訴えて行く。

浅岡書記長



国労の中央委員会において国労四国のオプ加盟についての議論があつたことも承知している。ただ、現在の状況に問題があり、1047名の問題が終結するまではJR連合に対しては協力要請をしていない。いざ1047名の問題が終焉すれば手のひらを返して、全労協が応援してくれただけで解決したと言つている国労組合員もいる。JR連合の昨年の大会では、国労に対し非難する発言も出ている。この問題については、JR連合も一度整理するべきだと考えているし、JR四国労組としても国労四国に対しきちんと議論するよう話をしている。オプ加盟は解消し、方針を見直すべ

短時間勤務制度やフレックスタイム制度の導入については、総合労働協約改訂交渉において、多様な働き方というところで申し入れをしている。今後多様な働き方の導入に向けて取り組んでいきたい。なお、今年4月からは、限られた職場ではあるが半休制度が導入されることとなった。この制度はワーク・ライフ・バランスの実現に向けた制度でもあるので、取得可能な組合員は積極的に活用していただきたい。

男性の育休の取得については、組合としても制度の存在を周知していきたいと思つているし、取得しづらい環境にならないうように会社に対して申し入れたいと思つている。

社に対して様々な面で申し入れしている。バス会社の基本給は年齢給と職能給から構成されており、昨年、55歳到達時の年齢給が85%から87%に改善された。これは組合員の声を申し入れてきた結果であるが、当然ながら満足のいく数字ではないと認識している。

今年度の春闘においても、賃金改善をはじめ未解決事項を中心に強く交渉を展開していくが、単に55歳からの賃金減額改善を求めただけでなく、初任給や号俸賃金改善、さらには転籍者とプロパー採用者との賃金格差問題など、幅広く改善を求めていきたい。

春闘交渉では会社の厳しい状況を認識しつつ、組合員の日々における安全をはじめめとした取り組み等を強く訴えて行く。

今年1月1日鳥島近海で地震が発生し、気象庁から緊急地震速報が発表され、早期地震警報システムによりJR四国管内の列車も緊急停止するという事象が発生した。結果的に揺れもなく、被害もなかったが、牟岐線においては、乗務員無線が整備されておらず、牟岐線走行中の全ての乗務員が徳島駅運表に業務用携帯電話で連絡を取ろうとしたため、正確な情報伝達に時間を要した。沿岸部で地震に遭遇した際、現状のまま

大谷執行委員



ジェイアール四国バスの賃金改善については、以前より意見を頂いており、会

金制度の導入は、退職してから年金支給開始年齢までの空白期間を埋めるためのものでもあり、組合員にとつても有利な制度と理解しているが、アフターケアでの不安がある。今月以降、各職場で説明会が始まつているが、導入時のみの説明だけでは十分かどうか疑問である。私達若い組合員にとつては今後何十年と続けていくものであり、アフターケアがコールセンターやインターネットを活用したものだけで活用したものだけでは理解するのは困難だと考える。特に若い組合員にこの制度を理解してもらえないか心配である。アフターケアを外部に頼るのではなく、勤労課に窓口を設けるなど、会社としてのアフターケアを求めていただきたい。

増加によつて軌道工事従事への負担が一因となり、傷害事故やヒヤリハットが多数発生している。そのような状況のなか、保線の軌道工事においては、フリーゲージに関する工事が多数発注され、松山高架関連の工事も増えかけている。また、平成24年度からは支援策を活用した設備投資が向こう10年間計画されており、業務量の増加が明らかである。現在の軌道工事従事員は休日返上で要員不足を補つて作業しているのが現状であり、それが日常化している。今後、このような軌道業務を安全に遂行していくうえで、要員の確保が急務だと考えているが、会社はどのように認識しているのか、安全の確保を第一に考えるためにも、組合としてどのように取り組むのか考えを伺いたい。

4月以降マルチタイ業務が直轄施工となる。平成19年度に外注化し、マルチタイ業務に従事する組合員は約5年間翻弄されながら業務に従事してきた。会社からは、経営支援策による軌道強化を実施すれば、軌道狂いが減少するためマルチタイ施工延長が減少するとの回

嶋田副委員長

半休制度については、昨年の秋の総合労働協約改訂交渉にお

いて、今年4月から本社及び付属機関の日勤1種及び日勤2種に限って取得できるようになつたものである。昨年末の分會大会等において、現場においても導入可能なところが、そのようなところにも拡大していただきたいという意見を多数いただいた。先程の発言で支部としては総務部分会への統合に向けて整理ができていくという発言をいただいたので、今後本部内の組織財政専門委員会を討議し、7月の定期大会において規約改正を含めて提案したいと考えている。

国労関係については、昨年の国労全国大会以降の経過についての認識は同じだと思つている。退任する委員長が連合への加盟についての挨拶をし、それに対して代議員から様々な発言があり、退任する書記長が集約答弁で火消しを行つたという大会であり、組織として体をなしているのか、という感想である。

短時間勤務制度やフレックスタイム制度の導入については、総合労働協約改訂交渉において、多様な働き方というところで申し入れをしている。今後多様な働き方の導入に向けて取り組んでいきたい。なお、今年4月からは、限られた職場ではあるが半休制度が導入されることとなった。この制度はワーク・ライフ・バランスの実現に向けた制度でもあるので、取得可能な組合員は積極的に活用していただきたい。

男性の育休の取得については、組合としても制度の存在を周知していきたいと思つているし、取得しづらい環境にならないうように会社に対して申し入れたいと思つている。

社に対して様々な面で申し入れしている。バス会社の基本給は年齢給と職能給から構成されており、昨年、55歳到達時の年齢給が85%から87%に改善された。これは組合員の声を申し入れてきた結果であるが、当然ながら満足のいく数字ではないと認識している。

今年度の春闘においても、賃金改善をはじめ未解決事項を中心に強く交渉を展開していくが、単に55歳からの賃金減額改善を求めただけでなく、初任給や号俸賃金改善、さらには転籍者とプロパー採用者との賃金格差問題など、幅広く改善を求めていきたい。

春闘交渉では会社の厳しい状況を認識しつつ、組合員の日々における安全をはじめめとした取り組み等を強く訴えて行く。

今年1月1日鳥島近海で地震が発生し、気象庁から緊急地震速報が発表され、早期地震警報システムによりJR四国管内の列車も緊急停止するという事象が発生した。結果的に揺れもなく、被害もなかったが、牟岐線においては、乗務員無線が整備されておらず、牟岐線走行中の全ての乗務員が徳島駅運表に業務用携帯電話で連絡を取ろうとしたため、正確な情報伝達に時間を要した。沿岸部で地震に遭遇した際、現状のまま

弓立委員



今年1月1日鳥島近海で地震が発生し、気象庁から緊急地震速報が発表され、早期地震警報システムによりJR四国管内の列車も緊急停止するという事象が発生した。結果的に揺れもなく、被害もなかったが、牟岐線においては、乗務員無線が整備されておらず、牟岐線走行中の全ての乗務員が徳島駅運表に業務用携帯電話で連絡を取ろうとしたため、正確な情報伝達に時間を要した。沿岸部で地震に遭遇した際、現状のまま

國重委員



今回の確定拠出年

野中委員



保線の職場では、要員不足や業務量の

青年女性会議

今回の確定拠出年

でお客さまの非難誘導が可能なのか、また、無線機や遠隔放送が整備されていない状況で乗務員やお客さまの命を守る事ができるのか。防災対策に関し、設備面での強化を図っていただきたい。

田代委員

(徳島支部)



3月17日のダイヤ改正以降、高徳線において客室乗務員が補助車掌として乗務すると聞いているが、異常時における対応に不安がある。補助車掌は運転取扱いをしないことになっていないが、異常時には運転取扱いをさせることがあるのか教えていただきたい。

集札もしていただきたい。

嶋田副委員長

確定拠出年金制度の導入時における教育は法律で義務づけられているため、現在が実施しているところである。制度導入以降のアフターケアについては、コールセンターに問い合わせになるという点について、アフターケアを目的とした会社主催の説明会を実施するとは聞いていない。

ただ、7月の制度実施以降、必要となれば会社主催の説明会を実施する可能性もあると思う。補足説明となるが、今回導入されることとなった確定拠出年金制度は、組合員にとっても、一部の例外を除き不利益になることはないことから本部も導入に合意している。社会保険料や税金が軽減されるなどメリットが多い制度であるため、是非とも多くの組合員に加入していただきたいと思っている。本部としても、各県で説明会を実施するし、ニーズがあれば、各職場に説明に伺うことも可能である。マルチタイの直轄施工については、工務

部会の提言等を受けたい。結果として4月から直轄施工となるものである。今後会社各職場に説明に行くという点については、不明な点はその場で確認していただきたい。本部としても一定程度経過後問題点を集約したいと考えているし、集約した問題点に対しては迅速な対応を要するよう会社に対して強く訴えている。

業務量増加による要員不足については、経営支援策を活用した業務量増加が見込まれるが、どのような要員計画をしているのか今後の計画を経営協議会で話をしている。今後の経営協議会等で会社からの回答が出てきた際には二ユース等で情報提供していきたい。

緊急時の連絡体制についても会社は現在検討中と回答をもらっている。今回の支援策も活用しながら、無線機の対応や一斉放送などの対策を講じると聞いているので、判明次第情報提供したいと考えている。

大村委員

(本社支部)



阿波踊り期間中の要員不足については、何らかの対応をするよう会社に申し入れられている。

春闘について、JR四国は2期連続の赤字を見込んでいます。一般的に赤字企業は1,000円のペー

スアツプを行えば人件費が上昇し、それ以降も赤字が続けば当然更なる効率化や雇用を脅かす状態にもなることが想像できる。先程の執行部の答弁にもあったとおり、産別の一員として統一要求を行うことを支持するが、今後の春闘において、各社の実情に合わせた要求というものもあるのではないかと考える。

田中委員

(青年女性会議)

青年女性会議の活動に参加している女性組合員は若年層が

多い。会社でも主幹的な部分を担っている女性組合員が、組合活動に積極的に参加していただけるような体制を築く必要があると認識する。各支部においても女性にもっと参加しやすい取り組みをお願いする。

嶋田副委員長

会社の状況として2期連続の赤字を想定している。今後の要求については会社の内情を見たらうえでのペー要求を考慮すべきだと発言をいただいたが、今回の要求は産別の一員として、また、JR四国グループへの波及効果も期待したうえでJR四国労組としても1,000円の要求をするものである。JR四国の経営状況は非常に厳しい状況であり、このよう

な状況で統一ペー要求するのが妥当なのかという意見があることも承知しているが、労働組合としては定昇確保を大前提にペーにもこだわって求めていきたいと考えている。

眞鍋執行委員

組合行事に参加していたら、若い方が中心になっ

ことは認識しており、その理由の一つとして、女性の採用が近年多くなってきたこととある。本部として主幹的な役割を担っている女性組合員の意見等を幅広く集約したいと考えており、今後開催するレディー

浅岡書記長

総括答弁



安全・安定・安心輸送の確立

安全・安定・安心輸送の確保は、鉄道事業者・バス事業者にとつて最大の使命であるとともに、輸送業に従事する者にとつては最重要課題であり、経営基盤の確立に向けて不可欠との認識のもと、今日まで労使挙げて取

り組んできた。しかし残念ながら、依然として安全を確保する上で看過できない事故が発生している。事故は労使の責任である。安全は企業風土と言えるように、労働組合は安全についてチェック機能を果たすと共に、問題提起は組合から、その対策は会社がきちんとしていく関係性を今後も確立させていかなければならぬ。

JR四国労組は引き続き、安全・安定・安心輸送の確立に向けて、職場の意見及び各級機関で討議された内容を経営協議会等に反映させることにより、事故を引き起こさせない体制を構築し、安全に対する意識の高揚に努めることとする。

2012春闘の取り組み

JR四国の今年度の通期見通しは、純利益ゼロ億円という依然として厳しい数字となっている。しかし組合員の生活実態も可処分所得の目減りにより厳しい状況にある。我々は、連合・JR連合方針を踏まえ、本委員会で議論した定期昇給の確保を絶

対条件として、引き続き「目標賃金への到達」を目指しペー

併せて、労働時間短縮、制度改善等についても、本日の意見等も踏まえ、要求することとし、「総合生活改善闘争」として本委員会終了後、JR連合四国地協及び各県協等で春闘討

論集会を開催し、全組合員総掛かりの闘いを展開していく決意である。また、ジェイアル四国バスの賃金引き上げ、労働時間短縮等の制度改善要求についても、JR連合方針を基本に、本委員会での決定を受け、自動車支部「業務委員会」において意思統一を図る。

政策課題実現

昨年は、本年度末に期限切れとなる経営支援策の動向が、JR四国の経営基盤

を大きく左右する問題として、危機感を持って労使間、JR連合、議員懇・議員フォーラム、更には、JR四国労組国会議員連絡会・地方議員団会議と連携を取りながら、関係省庁・関係大臣への要請行動、地方議会意見書採択、組合員・家族を対象とした署名活動等、あらゆる取り組みを展開した結果、三島特例・承継特例については5年間の延長、軽油引取税に

延長、軽油引取税については3年間の延長を実現することができた。しかし、あくまで時限立法であり、今後のJR四国の将来像を見据え、現行支援策の恒久化や、新たな経営支援システムの創造へと運動を広げるためにも、JR連合との連携をさらに強化し、交通基本法の早期制定を含めた政策課題の実現に向け、議論を深めタイムリーな取り組みを図っていく。

また、ジェイアル四国バスの賃金引き上げ、労働時間短縮等の制度改善要求についても、JR連合方針を基本に、本委員会での決定を受け、自動車支部「業務委員会」において意思統一を図る。



第17回レディースミーティング開催

本部青年女性会議は2月25日、高松市において、第17回レディースミーティングを開催した。

レディースミーティングは、男女平等参画推進の取り組みの一つとして毎年開催しており、今年は11名の青年女性組合員が参加し、お菓子作り体験を通じて、組

合員同士の交流を深めた。お菓子作り後の意見交換では、日頃感じている職場の問題点や制度等をはじめ、男性の育児参加、出産休暇・育児休暇後の職場復帰の課題等について活発な意見交換が行われた。



JR連合 四国地協定期委員会 2012春闘討論集會開催

JR四国労組及び各グループ労組の春闘方針を確認

JR連合四国地方協議会は2月25日、高松市「義山荘」において、第20回定期委員会及び2012春闘討論集會を開催し、新年度の運動方針及び役員体制を決定した。



定期委員会終了後開催された春闘討論集會では、JR四国労組組合員のほか、ジェイアール四国メ

ンテナンス労組、四国キヨスク労組、高松駅弁労組、ジェイアール四国ホテル開業労組の代表者など約50名が参集した。冒頭、中濱議長は、「グループ各社を取り巻く状況は、昨年に引き続き非常に厳しい状況である。しかし、安全の確立、政策課題の実現に向け奮闘し、会社の経営基盤を支えているのは、我々組合員である。JR連合の一員として統一要求を行い、組合員のしあわせ実現に向け総掛かりで取り組んでいく」と決意を述べ、「地方協議会に結集する仲間の団結・強化を図り更なる飛躍を目指そう」と訴えた。また、選挙闘争勝利に向け、組織の総力を結集するよう要請した。

また、JR連合の慶島組織部長から、2012春季生活闘争を取り巻く情勢

及びJR連合方針について提起された後、事務局より四国地協の取り組み方針を提起し討論が行われ、最後に、中濱議長

の団結ガンバローで討論集會を締めくくった。



徳島ターミナルビル労働組合結成!

3月5日徳島市クレメントプラザにおいて、徳島ターミナルビル労働組合(略称「TBユニオン」)の結成大会が開催され、運動方針、規約等が満場一致で採択され、併せてJR連合加盟も承認された。役員選出では、ホテル部宿泊課の鷲巣新委員長を選出するとともに、9名の執行部体制を確立しました。

- 【新役員のみなさん】
- 執行委員長 鷲巣 勲
 - 副執行委員長 櫻本 光之
 - 書記長 富永 桂輔
 - 執行委員 和田 一郎
 - 板東 沙代
 - 岡田 雅美
 - 堀江千恵美
 - 前田 謙児
 - 柳生 晃宏



JR連合第24回中央委員会開催

2012春闘方針をはじめ、当面の活動方針を満場一致で決定

JR連合は2月1日、広島市「ホテルグランヴィア広島」において、「第24回中央委員会」を開催した。中央委員会には、JR四国労組をはじめ加盟単組から中央委員、特別中央委員、傍聴者など約300名が参加し、「JR25年の節目に政策制度、組織課題を解決し、大震災を教訓に安全で社会に貢献するJRを築こう!」のスローガン

の下、東日本大震災からの復興、安全の確立、12春闘勝利、民主化闘争勝利、政策実現、ワーク・ライフ・バランスの実現を柱とする当面の活動方針について満場一致で決定した。冒頭、挨拶に立つた坪井会長は、「2012年はJR連合結成20年、JR発足25年の節目の年であり、JR連合がJRの代表産別として確固たる地位を築くに

至り、組織拡大・強化、政策力の向上に力を注ぎ、10万人組織にむけて着実に歩みを進めている。自信と確信に基づき、本年を「新たな出発の年」と位置づけ、組織力、政策力に磨きをかけ、JRとしてJR連合の未来を切り拓こう」と述べ、JR連合が取り組む課題について所信を表明した。その後執行部より大会以降の経過報告、

当面する活動方針案の提起があり、各単組及びグループ労組代表、並びに女性特別中央委員など10人が委員会方針を補強する活発な発言を行った。

JR四国労組からは、大谷執行委員が発言し、「税制特例措置問題への取り組みは、国会議員等の要請や地方議会の意見書採択、更には署名活動など、当該単組として、JR連合と連携してあらゆる運動を進めてきた。この間のJR連合の政策課題解決に向け取り組みに感謝申

し上げるとともに、引き続き交通基本法の制定等政策提言することを要請する。春闘は厳しい状況が続く中、要求と妥結の乖離で、組合員のなかに「諦め」の感もあるが、JR連合方針を踏まえ、定期委員会ですっかりと意思統一し、ベア1,000円の獲得に全力で取り組む。」と決意を述べ、討論に参加した。

