



第31回定期大会開催

数多くの補強意見により運動方針を決定！

JR四国労組は、7月9日・10日の両日、高松市「JRホテルクレメント高松」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31回定期大会を盛大に開催した。大会スローガンとして「改革、継承、そして未来へ！」を掲げ、①安全・安定・安心輸送の確立②組織の強化・拡大③労働環境の改善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。



運動」を未来へつなぐため、新たな人材を掘り出すとともに、日々変わりゆく時代に合わせ進化することを忘れず、未来へ向かって決して改革を怠ってはならないとの戒めを込めている。JRが発足25年、JR四国労組結成25年の節目の年を迎えた。国鉄改革から四半世紀、今日まで「安全の確保」を第一義に鉄道の再生を目指し努力することにも、「信頼と緊張感のある労使関係」を築いてきた。この労使関係を基軸に山積する諸課題解決に向け、未来に向かって新たな運動を展開しよう。」と訴えた。

大会は13時から、嶋田副委員長の開会挨拶で始まり、大会準備委員長香川支部石川委員長より歓迎の挨拶を受け、その後、松下資格審査委員長から代議員48名中、46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、細松代議員（香川支部）、増田代議員（愛媛支部）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中濱執行委員長は、方針に掲げる3本の柱について所見を述べ、その後「本大会のスローガンには、「自由で民主的な労働

運動」を未来へつなぐため、新たな人材を掘り出すとともに、日々変わりゆく時代に合わせ進化することを忘れず、未来へ向かって決して改革を怠ってはならないとの戒めを込めている。JRが発足25年、JR四国労組結成25年の節目の年を迎えた。国鉄改革から四半世紀、今日まで「安全の確保」を第一義に鉄道の再生を目指し努力することにも、「信頼と緊張感のある労使関係」を築いてきた。この労使関係を基軸に山積する諸課題解決に向け、未来に向かって新たな運動を展開しよう。」と訴えた。

大会には、連合四国ブロックを代表して連合高知の間嶋会長をはじめ、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、安全確立に参画頂き、政策実現等、JR連合の運動方針に沿って問題提起が



場一致で承認された。また、役員の補充では、執行委員に香川支部の中野代議員が選出された。その後、松浦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、中濱執行委員長「団結ガバロー」で、JR四国労組の団結と更なる躍進を確認し、12時に終了した。



来賓のみなさま

連合高知 間嶋 祐一 会長
四国交通労働協 宮本 武司 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 総務部勤務課長

ジェイアール四国バス 佐野 正 代表取締役社長

近藤 盛一 取締役総務部長

武内 則男 参議院議員

植松 恵美子 参議院議員

小川 淳也 参議院議員

青木 秘書 衆議院議員

玉木 雄一郎 衆議院議員

小笠原 秘書 衆議院議員

足達 秀夫 理事長 全国交通共済生協

立川 幸一 本部長 全労済香川県本部

岡田 満行 課長 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 實紀 会長 落合総合保険事務所

代表取締役社長 JR四国労組

顧問弁護士 大平 昇 弁護士

ジェイアール四国 ホテル開発労働組合

市川 智久 執行委員長 高松駅弁労働組合

飯田 良隆 執行委員長 徳島ターミナルビル

労働組合 鷲巢 勲 執行委員長

執行委員長

祝電・メッセージ

【国会議員】 衆議院議員

三日月 大造

永江 孝子

白石 洋一

高橋 英行

仙谷 由人

高井 美穂

仁木 博文

参議院議員

友近 聡朗

中谷 智司

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

労働組合

四国キヨスク

労働組合

国鉄労働組合

（敬称略）

中濱執行委員長挨拶（要旨）

大会の冒頭、執行部を代表し中濱委員長は「JRは、発足25年を迎え、JR四国労組も結成25年の節目の年を

迎えた。当時「去るも地獄、残るも地獄」と言われた国鉄改革から四半世紀、鉄道の再生と復興を目指して、「四国の基幹的公共輸送機関」として、地域と共に歩むことを誓って努力を重ねてきた。平成2年には「労使共同宣言」を締結し、「会社内における問題は、我々労使で自主的に解決する」という原則のもと、互いの立場を相互に理解し、「信頼と緊張感ある労使関係」を築いてきた。この「信頼と緊張感ある労使関係」を継続することが、我々の目指す「あるべき労使関係」への歩みと考え、今後もしっかりと議論を積み重ねたい。」と述べ、JR四国労組が取り組み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7月6日、尼崎脱線事故強制起訴・初公判の中で検察側から「利益優先の体質が、確実な安全という鉄道事業者が当然なすべき意識を鈍らせ、対策は後手

に回った」と批判された。両者の主張は別として、ここに労働組合の任務と役割があると考え「安全確立」に向けしっかりと取り組みたい。

「安全とは科学と技術の計算の上に成り立つ」もので「安心とは、その安全の上に信頼があって成り立つ」ものである。その「科学」と「技術」と「信頼」は、日々皆さんが職場で繰り返し行っている「あたりまえ」によって確保されている。「あたりまえ」の安全輸送を続けていることに自信と誇りを持って頂きたい。

私は、JR連合の安全対策会議でJAL123便が墜落した「御巣鷹の尾根」の慰霊登山に参加した。また、福知山脱線事故現場にも3度献花に参った。その現場に立つと、いつも尊い命を二気に奪ってしまう事故を決して起こしてはならない、JR四国の組合員に起こさせてはならないという思いで立ちつくす。

会社は本年「中期安全推進計画」を策定し、全てに優先する最重要課題と位置づけ、現場主義を徹底し安全文化を定着させる。」としている。「安全文化の醸成」は労使で共有できる課題であり、労働組合としては「あたりまえ」の事を「あたりまえ」に報告できる職場環境づくりを図ると共に、安全の確保は、急がないこと、現

場の声を聞く事などをしてしつかり伝え、その重要な役割である組合員とお客様の命を守るチェック機能を果たしていきたいと考えている。

組織の強化・拡大について

「組織は生き物」とよく言われる。会社の業績が好調な時はいいのだが、業績が悪化してくると組合員の不平・不満が膨張し、そこに階級的労働運動が生まれてくる。

多くの場合、その不平・不満は組合員に対する説明不足から生まれて来ると考えられるので、組合員にとって良い話も厳しい話も論点を整理し、説明し、議論することで意思統一を図らなければならぬ。

地味であるが、これを実践することで必ず組織は強化される。この取り組みを青女、分会、支部、部会の役員が実践できるよう強化する。

国労問題について、1047名問題が解決し次のステップに進むのかと期待すると「職場の中心に座って組織拡大を図る」などと、期待どころかバックし始めた。今後、彼らを組織拡大のパートナーと見るのか、組織拡大のターゲットと見るのか、見極めて行かなければならない。

労働環境改善に向けた取り組みについて
まずは、「春の闘い」

について。JRグループ・エリア連合の一員として、その位置づけを自覚し、論点を整理し取り組む。

「秋の闘い」は、要求の根拠をしつかり訴え、職場環境改善に向けて取り組む。また、女性の復職も含めた職場の確保と設備の問題は会社と働く側のやる気と考え、「聖域をつくらず」との思いで議論を進める。60歳以降の働き方については、あまり時間はないが、「60歳以降の働き方検討委員会」からの答申を基本に改善を図る。

そのほか、教育の問題は、放っておいても子は育つが、JR四国労組の運動を理解し、牽引してもらうため、新たな人材を発掘しつつ、将来へ向けて投資する時期と考え「教育元年」と位置づけ、新たなユニオンスクールを開設する。

政策課題の取り組みは、労働政策にあまり重点を置けないつらさもあるが「三島・貨物への支援措置」を中心に、「四国高速鉄道の実現」へ向け産業政策にしっかりと取り組む。

政治の取り組みは、いつ実施されるかわからない国政選挙や地方選挙に向け準備をするが、前回の選挙以降、間違いなく市民の声は鋭くなった。厳しくしんどい闘いになると感じる。その他、効率化等会社施策の対応については、その都度、支部、分会、部会等と連

絡を密にし対応する。

組織財政について

平成16年に「組織財政専門委員会」で答申があり、翌年組合費の改定が実施された。そのときのシミュレーションでは、10年間を目処に、平成23年を境に財政の確立に向けて議論が必要との見解が示されている。

現時点では、組合員各位の理解と協力により財政運営は順調だが、今後50代の組合員がいなくなるなど、近い将来財政の健全化に向けて議論をしなければならぬ時期がやってくる。共通認識を持ち、議論開始をお願いする。



河野 代議員
(愛媛支部)



平成20年3月の電気

職場の効率化により、駐在の廃止、各電気区への工事グループの配置が実施された。ここ数年、電気職場では、夜間の自動車事故、業務中の障害事故等労働災害が多数発生している。これらの事故の中心は若年の組合員であり、本人の自覚が足りないと言われても反論できない立場の組合員である。しかし、本当に自覚が足りないだけなのか。工事グループの配置の見直し、保守エリアの見直しを求め

中野 代議員 (香川支部)



今回導入された地上運賃収受型ワンマン運転方式は、計画通りの導入だったのか。計画通りだとすれば、周知期間が短かったのではないか。現場はかなり混乱していた。そして、実際に営業運転を行った後に事故防止対策が次から次に行われ、一体何が大事なのかよく分からないし、現場からの改善に対する要望を反映しているとは思えない。現場目線で熟慮したうえで導入ならこんな注文の多い

121系ワンマン列車にならなかったのではないか。是非、現行のままの状況で何年使用できるか分からない車両だけ改造していくのではなく、しっかりとスク軽減を検討しての再導入を提言してほしい。

大西 代議員 (香川支部)



高松電気区では、技術係にもかかわらず、主任業務を代行しているケースがある。就業規則上は、箇所長の指名があれば業務内容はできると言うが、就業規則の解釈はどのようなになっているのか。主任業務をするのであれば、主任に昇格させるべきだと考える。

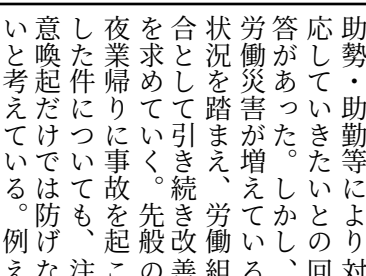
さらに、同じグループに主任の肩書きのエキスパート社員がいるが、どのような取扱になっているのか。実際に営業運転を行っているのか。組合から見て、同僚の肩書きのエキスパート社員が、どのようになっているのか。

嶋田副委員長

工事グループの配置の見直しについては以前から支部や分会から意見が出されており、本部としても会社で改善を求めている。今後増加すると想定される工事に、その内容を会社に



吉田 代議員 (香川支部)



現段階での増員は困難であり、必要により、助勢・助勤等により対応していきたいとの回答があった。しかし、労働災害が増えている状況で踏まえ、労働組合として引き続き改善を求めていく。先般の夜業帰りに事故を起こした件についても、注意喚起だけでは防げないと考えている。例えば、居眠りを感じして警報が出るような設備を設置するなど、ハード面での対策も必要であると会社に対して訴えていきたいと考えている。

技術係が主任業務を行っている点や、主任職のエキスパート社員の位置づけについては会社の考え方を確認したい。

今回の地上運賃収受型ワンマン運転は現場への事前周知時期や内容にも問題があったと認識している。組合からは、ＩＴＶやドアセンサー、ホームセンサー等のハード対策をしつかり行っただけで試行するべきと訴えてきた。また、試行開始後もアンケートを実施し、問題点を抽出するとともに、その内容を会社に

対し細かく説明し改善を求めた。会社は、それらの問題点もできる限り改善していきたいと言っており、組合としてもハード面対策などを早く整備するよう会社に訴えている。遅れを気にすることなくドア挟みや転落事故を起こすことのないよう安全最優先でお願いしたい。

森 代議員 (愛媛支部)



地上運賃収受型ワンマン運転について、停車時分の確保やセンサーの設置などハード対策ができたうえで試行にならないものなのか。今回のワンマン運転を廃止にしろという話ではなく、やるべきことをしっかりとやった上で試行であれば、乗務員も一生懸命期待に応え、効率化にも取り組むつもりである。事故の芽が少しでもあるのであれば廃止の方向に持って行っていくべきである。安全が確保出来ないのであれば、営業車掌が乗務し、運転士がドアの開閉をするワンマン列車のような形でやっていた方がいいというのが乗務員の

本音である。

マン運転の試行における設備の整備について、丸亀駅のＩＴＶの設置位置の変更を訴えたが、改善したくても物理的にできない面もあるとの回答であった。組合の考えとしては、複数両数のワンマン列車を運行するには、ＩＴＶとホームセンサーをセットでやるべきであり、それらを整備した上で試行するべきであると訴えている。今回の試行開始時にはホームセンサーは導入できなかったが、改善の結果、一定程度完成形に近いと聞いている。早急に整備するよう引き続き申し入れている。また、該当する運転士に対して行ったアンケート結果では、30秒停車が大きな問題と感じている。当初から組合は45秒以上の停車時分を求めている。以前実施していた営業車掌が乗務するワンマン列車では、お客さまを挟む事故は発生していない。故は発生していない。適正な停車時分と運転士が自らの目で確認してドアを開めることで安全を確保できると考えている。アンケート結果においても、90%以上の運転士が、ワンマンスイッチで2両分のドアを開めるより、笛を吹いた後に自分の目で確認した上でドアを開める方が安全と回答している。ドアを開けるのをワンマンスイッチで行い、ドアを開める際に車掌スイッチで閉めるという扱いも構造上可能であり、むしろ

松山運転所には女性車掌が8名程いる。複数の女性が妊娠などの理由により乗務員をできなくなった場合、現在受け皿となっていない事務にも限界があるため、駅での勤務など他部署と連携をとってほしい。また、産休後に復帰する場合にも育児などの私生活との両立ができるよう、女性のためのワークライフバランスにもしっかりと取り組んでいただきたい。

今回の高野川・伊予上灘間の土砂崩れでは列車が乗り上げ脱線した。現場は200のカーブを曲がりその先には鉄橋がある場所である。もし特急列車や、速度が速い列車であれば重大事故に繋がる危険な事象である。今一度踏切を含めた危険箇所、崩落の恐れのある箇所を洗い出し、補強・強化し乗務員が少しでも安心して乗務できるようにしてほしい。

嶋田副委員長
地上運賃収受型ワン

ろそうするべきだと考えている。安全を確保するための列車の遅れは気にしなくても良い。安全最優先で取り組んでいただきたい。

女性車掌の勤務地の問題について、女性の働く場を確保することは重要であると認識している。また、復帰後も仕事と育児の両立ができるような体制を求めていく。

比地大踏切の緩衝材が飛んだ事象は、本当は外れるような構造はしていない。様々な悪い条件が重なり、たまに浮き上がったと聞いている。当然対策はしている。沿線の倒木の問題に対しても前もって安全対策・防災対策が求められていく内容だと思っている。今後安全対策・防災対策を重点的に講じるよう求めていきたい。

長瀬 代議員
(本社支部)



組織拡大のために契約社員の組合加入は必要だと認識している。組合加入者と未加入者との差別化が必要だと考えるが、本部の見解を伺いたい。また、加入促進に対するアドバ

イスをいただきたい。帰省等補給金の支給回数を年3回に増やしてもらいたい。また、それとは別に、忌引休暇の適用となる親族の葬儀に参列する場合は臨時的に帰省等補給金を支給してもらいたい。

田中 特別代議員
(営業部会)



現在二人部屋、三人部屋となっている伊予西条、鳴門の乗泊所の個室化を要請する。各運転所、運転区、車掌科では要員の不足が発生している。適切な休養がとれるよう要員の増加をお願いする。

区所によっては、見習期間が終わるとすぐに特急列車に乗務する行路があるが、お客さまに十分な接客対応ができるよう、教育体制の強化をお願いする。

古川 代議員
(徳島支部)

徳島支部においても電気職場の保全グループ、工事グループの体制が問題となっているので見直しをお願いしたい。電気職場に配属となっ



た若手社員の制服の支給が遅れている。特に冬の時期に新しく配属となった組合員は、夜間作業時にアノラックがなく、寒い思いすることもあることから、早急に支給していただきたい。

浅岡書記長



日頃から契約社員の組織化について奮闘していただいていることに感謝申し上げる。組合への加入行動は契約社員に対してだけでなく、社員に対しても同じである。現在、JR四国には3つの組合がある。また、どの組合にも加入していない社員もいる。そのような中、責任組合であるJR四国労組が団体交渉でボーナスを決めれば全ての社員に対しそ

のボーナスが支給されるという状況は契約社員も社員も同じである。こういった状況に対し本部も歯がゆい思いを持っている。我々が組織化で目指しているものは、組織に入ってもらうことによって各種労働条件、労働環境の改善について会社と話し合いができる、改善に向けての交渉ができることが一番の強みだと思っている。また、準

組合員も仕事に関する悩み事等を持っていると思うが、準組合員の意見等をきちんと汲み上げること分合運動の大きな柱のひとつだと考えている。職場における信頼関係を深めることが組織化に向けて一番の特効薬だと考えている。組織化については、本部も一緒に進んで取り組んでいくので、各職場において組織化に向けて取り組みを強化していただきたい。

嶋田副委員長

帰省等補給金を冠婚葬祭時に臨時的に支給することについては、逆に四国外に出て行くこともあることから島外の社員のみは帰省等補給金を支給するのでは整合性が取れなくなる。支給回数を増やして欲しいという要望は、職場諸問題等で会社に対し訴えていきたい。

乗泊所の個室化について、悲願であった徳島運輸所が個室化された。会社の経営体力等を考慮すれば、すべて

を一度にすることは無理であるが引き続き申し入れている。

車掌の教育体制については、具体的にどのような教育体制が望ましいのか営業部会とやりまわっていただきたい。

運転職場における要員不足について、各區所によって状況は異なるが、適正な要員の配置を引き続き求めていく。

電気職場の体制見直しについて、関係分會長、工務部会等々から具体的にどのような体制がよいのかまとめたいただき、それを本部で集約したうえで会社に対し具体的に改善を求めていきたい。

制服の支給が遅い件については、工務職場に限らず全ての職場において言われている。アノラックは最小限必要であるので、この問題点について精査し会社に改善を求めていく。

竹内 特別代議員
(工務部会)



工務部会における最近の問題として、若手組合員の退職がある。希望勤務地に配属してもらえないという不満

の声も出ている。

議案書に掲載してある工務部会の答申は、各職場の意見を聞き、真摯な討議をしてまとめているので、是非目を通していただきたい。

また、次の答申に向けてアンケートを実施中である。当初述べたように若手組合員の意見を反映したいと考えている。今後も部会活動を活性化するため部会対策費の予算増額をお願いする。

吉田 代議員
(香川支部)

委員長挨拶において、組織の財政について議論をお願いしたいとあったが、どういうことなのか。

組合は民主党を政権与党になる前から応援し、今後も応援していくと思うが、実際問題として民主党支援はどうなのか。

安全について、倒木等自然災害が多発しているが、それらに対する危険予知を組織としてどのように取り組み、どのように安全を確保していくのか。

有藤 代議員
(高知支部)

土讃線の山間部において、野生動物との接触により列車の遅れが出ている。組合としても会社と共に早急に対策を講じてほしい。

JR四国労組は政策課題の解決に向け、JR連合の中でどのような関係にわたっていくのか。



消費税問題や本四高速道路料金問題等課題が山積している。持続可能な公共交通を発展させるため、緊急の取り組みが必要である。

福田 特別代議員
(運転部会)



ワンマン運転について、ミラーの改善として順次付け替えられているが、少し見やすくなったからと言って安全対策としては不十分である。モニターテレビの設置、ホームと反対側のドアが開かないような感知装置の設置などを早急に行っていただきたい。ワンマン運行が普通列車の50%を超え、乗務員もかなり疲弊している。今後も地上運賃収受型ワンマン列車の導入等、ワンマン列車の拡大が予想される。労働時間が短縮、労働条件の改善

をお願いしたい。2000系解放時の自己保持回路を導入するとかかなり以前に聞いたが、その後どうなったのか。いつになつたのか。出来るのか教えていただきたい。SASの治療を受けている者も数値が下がりが改善されれば、治療を受けなくても乗務が可能となり、毎月約6千円の治療費も必要なくなる。3年に1度の検査の際、治療を受けている者については、今後その治療が必要かどうかの検査もしていただきたい。

嶋田副委員長

若手組合員の退職については、工務職場に限らず、他の職場においても若手組合員が退職している。これは近年に限られたことではなく、以前からあることである。やりがいの持てる職場環境作りに取り組むよう今後も申し入れる。

自然災害に対する危険予知について、今年4月に瀬戸大橋線において予知できないような突風により列車が長時間橋の上で止まることとなったが、会社はそれを教訓にお客様サービス推進室を立ち上げた。組合としても、強風が予想される場合は前もって列車を止めるなど、事前・事後の対応に万全を期すよう申し入れる。

野生動物との触車事故対策について、以前から職場諸問題で集約

し会社に申し入れている。ハード対策として32形式にアニマルガードを取り付けているし、触車事故が多発しているところでは、徐行運転をしている。触車事故が発生すると車両故障や運休が発生することから、経費はかかるが防護柵の設置を引き続き求めていきたい。

ワンマン運行のミラーについては、本部としても少し見えやすくなつたミラーに交換するだけでは不十分だと考えている。複数両数のワンマン列車を運行するにあたり、組合としても、ミラーではなくモニタカメラとホームセンサーが必須条件としており、早急に対策を講じるべきと会社に申し入れている。

2000系の自己保持回路については、本部長も何年も前から会社に対し訴えており、試験的に改造工事を施したが、誤作動の可能性も拭いきれないため一旦中断している。今後、N2000等比較的新しい車両に施す改造工事に併せて自己保持回路の工事を行うよう求めていきたい。

SASの再検査については、組合内でも勉強させていきたい。1日平均労働時間の短縮については、毎年会社に入れているが、現在の経営体力では難しい状況と考える。1日平均労働時間の短縮と併せ、拘束時間の短縮も引き続き求めていきたい。

浅岡書記長

工務部会は年間を通じて活発に活動していただいている。今回実施しているアンケート結果についてもきちんと解析をしていただき、本部に答申としてまとめていただければ、今後の経営協議会等に活かしていきたい。

現在の民主党に対する評価について、昨年、一昨年の政策課題の実現は、民主党が中心となっており、特に四国選出の民主党の先生には、JR四国の現状を把握していただき、精力的に取り組んでいただいたことが、政策課題の解決に結びついていた。この点については、きちんと評価したい。

世間的には民主党に対し逆風の状況であるが、選挙になれば組合として精一杯お礼はしていくつもりである。現時点においては、民主党に代わる労働組合の代弁者たる政党は実在しないと考えている。大阪維新の会や小沢新党がどのような政党であるかは不明であるが、様々な政党をきちんと分析し、政策協定が結べるような政党が出てくれば、その時に判断したい。

真鍋執行委員
部会対策費の平成24年度予算として、100万円を計上しており、昨年度より20万円増額している。更なる活性化をお願いしたい。



現在の財政は、平成16年の長期財政シミュレーションを基にやっていると、平成23年頃に再度財政について議論する必要があることとなっている。しかしながら、組合員の協力もあり、経費削減に努めた結果、現在は健全な財政運営となっている。ただし、今後10年経てば、50代の組合員がいなくなり、年齢構成に偏りがあるため、その点を含めて再度議論が必要であるということである。具体的には、組織財政専門委員会において議論していきたい。

今後の中長期的な政策課題への取り組みとして、JR連合は鉄道の活性化、三島貨物の経営安定化、モーターシフトの3点に取り組むこととしており、JR四国労組としては、三島貨物の経営安定化に重点を置き、JR連合内で開催する政策委員会等で四国の現状等を訴えていきたい。本四高速料金に関しては、平成26年度から全国共通料金の導入を目指すとし、具体的中身については平成24年度末を

目途に取りまとめることとなっている。平成26年度以降の具体的な料金はわからないが、仮に料金が下がったとすれば、対本州輸送が収入の4割を占めるJR四国の経営に極めて大きな影響を及ぼすこととなる。そのため、減収分の補填など何らかの手当をしてもらえよう、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、四国の鉄道を考える国会議員連絡会に加盟している民主党の国会議員の先生に説明しながら、しっかりと取り組んでいきたい。

出していくのか。55歳以上の関係について、54歳までの仕事と55歳になってやる仕事で何ら変わりが無いが賃金はダウンする。今後どのように引き上げていくのか極めて重要である。併せて、生涯賃金の底上げとして、退職手当の改善を要求していただきたい。また、高齢者に対する労働条件の改正についても、きちんと方針に明記していただきたい。徳島管理駅分会から職場諸要求、ダイヤ改正における問題点等を本部に提出したが、それに対する打ち返しが無い。職場に労働運動を定着させていくためにも、提出したものに對しては、会社からの回答を会議の場や書面等で知らせていただきたい。

安廣 代議員
(徳島支部)



来年度から老齢厚生年金の支給開始年齢が段階的に引き上げられ、無年金期間が生じることとなる。60歳以降の働き方検討委員会の中でアンケート調査をしたが、賃金体系の中でどう要求していくのか、早急に明確にして要求を出していただきたい。現行のエキスパート社員の賃金制度は、今後報酬比例部分がなくなるが、無くなる分をどういう形で要求として

議員フォーラムに積極的に参加し、交通行政にも関わっていた。今後、連合、連合愛媛の動向も関係すると思うが、JR四国労組としてどう対応していくのか。4月から電気職場にエキスパート社員を辞め、嘱託社員として配属となった者がいる。今後このような方が増えれば、現役社員の昇職等に影響があるのではないかと。また、今後は会社は嘱託社員制度をどのように運営していくつもりなのか。また、それに対し組合はどう考えているのか。

中川 特別代議員
(愛媛支部)



組合の男女平等参画に対する取り組みについては、少しずつ進んできていると感じるが、会社の取り組みはまだまだ進んでいないと感じる。乗務員職場への女性の進出増は見られるが、工務系職場や駅の運転業務への進出はまだまだ少ない。また、女性管理者については、ほとんど聞いたことがない。女性管理者を増やすことも男女平等参画の実現に重要である。

河野 代議員
(愛媛支部)

愛媛県選出の友近聡朗議員が消費税増税に對する政治信念の違いから残念ながら民主党を離党した。友近議員は、愛媛県選出の議員の中でも議員連絡会や

多くの女性が出産・育児を経験するが、出産・育児後、仕事を続けられるか不安となり、離職するケースも多くある。そのような不安をしっかりと取り除き、育児休暇取得後、安心して長く働くことの出来る会社を作っていたきたい。

島田 代議員
(本社支部)



本社内の女性トイレは一部の階を除き、各階1つずつしかなく、女性組合員に非常に不便を強いている。女性トイレの改善を強く要請する。更に言えば、トイレの数も大切であるが、和式トイレしかない状況であり、特に出産を控えた女性にとって不便を感じている。以前、2階を1つから3つに増やし、洋式トイレを導入した事例もある。各階も同様の整備をお願いする。

中西 代議員
(香川支部)

組織方針について、昨年の大会で、採用差別問題が全面解決した後の国労が次の一歩をどう踏み出すのか、しっかりと分析して欲しいと



要請した。この1年間の経過を振り返ると、採用差別事件が解決してから後の国労は、組織の強化・拡大にひた走っており、運動方針の中心的課題に据えているように思う。特に問題視しなければならぬのが、4月の新入社員に対する加入行動である。本部も把握していると思うが、この行動の具体的中身とそれを受けて国労四国に對して抗議行動をしたのか、来年度以降も引き続き加入行動を行う可能性があるため、それに対する対策を明らかにしていただきたい。方針書では、この動きに對して、今日までのベクトル合わせに相反する事象と書かれていたが、国労四国は、これまで言い続けてきた労・労間の垣根を越えて大同団結するという考えを完全に捨て去ったと捉えている。来年の組織方針では見直しが必要ではないか。

嶋田副委員長

60歳以降の働き方について、労働組合としても無年金期間が生じるなど問題点があるというところで早くから着目し、60歳以降の働き方検討委員会を立ち上げた。アンケート結果については、議案書にある答申の内容であり、本部としては答申に沿った方向で改善を求めていきたいと考えている。方針に項目として記載されていないという点については、労働条件改善の取り組みについての項の総合労働協約改訂の取り組みについてということとで、エキスパート社員の多様な働き方の整備という項目に全てを含んでおり、この中で具体的に秋の交渉で進めていきたい。2月の定期本部委員会の議案書には項目を立てていたが、今回はこの項目に全て含まれているということでご理解いただきたい。55歳以降の条件については、当初55歳以降は、65%で始まった。何年もかけて72.3%に引き上げ、2年ほど前に81%まで引き上げたという改善をしてきた。本部としても81%で満足しているわけではない。今後の検討課題と認識

浅岡書記長

友近参議院議員には、四国の鉄道を考える国会議員連絡会の副会長をしていただいているし、JR連合の21世紀の鉄道を考える議員フォーラムにも参加していただいている。JR連合は、民主党を離党した5名の議員について脱会の扱いとしたいとしており、正式には今後開催予定の議員フォーラム総会で決定する。これは議員フォーラムの運営要綱に基づくものである。JR四国労組の国会議員連絡会の運営要綱もこれを踏襲した内容であることから、自ずと方向性は見えてくると考えている。連絡会の構成員は『四国選出の国会議員で、民主党、社会民主党の会派に属することを原則とする』となってい

名を下回っているような分会でも未だに掲示板が設置されているところがあると聞いている。点検、調査活動を行い厳格な運用を会社に申し入れていただきたい。

65歳以降の嘱託については、今後の検討課題であると認識している。それによって現役社員の昇格に影響はないと考えている。本社2階の女性用トイレについては、労働組合の取り組みの結果数年前に改善されたが、他の階も改修工事をしてもらうのがベストである。経費面等で困難な場合は、各現場と同様に、偶数階、奇数階で分けるのも一つの手であると考えている。

るため、これに従い脱会の取扱いをしたいと考えている。なお、四国の鉄道を考える国会議員連絡会総会を出来るだけ早い時期に開催し、その中で最終的に意思統一し、後任の副会長の選出も含めて取扱いを決定したい。連合愛媛については、次

の参議院議員選挙で友近議員を推薦しないことが決定していると聞いている。

国労問題について、仮に国労四国の立場に立ち、国労四国を存続していくことを前提にすれば、組織拡大を目指すのが当然である。

その一方で、ここ数年間、四国労組とベクトル合わせをしてきたのも事実である。この辺りを含め、現在様々な働きかけを国労四国に

対し行っている。その結果が近いうちに出ると思われるし、これからは働きかけをしていきたいと考えている。

新入社員に対する加入行動の本身は、国労四国の執行部が研修セン

ター前において、『組合は複数あるため、加入組合はすぐに決めず、あせらず慎重に決めよう』というビラを配布していたというものである。事前にその話をつかんでいたため、国労四国に対し、今進めているベクトル合わせの方向からすれば、イレギュラーではないかという話をしたが、『国労単一組織の中の四国という立場であるから、申し訳ないが淡々

と行動していきたい』との返答であった。連合のオブ加盟というイレギュラーなどにはあるが、単一組織と国労四国の存続ということに立脚すれば、今後もこういった行動が続くであろう。組織対組織で話をしながら組織方針を見極めていきたい。

組合掲看板について、これまでの慣行から5名以上と認識している。

調査をすればすぐに現状が分かるため、調査結果を待つて対応したい。

真鍋執行委員

鉄道の高速化の手段として新幹線だけでなく在来線の高速化も一つの方法であると考えている。四国の鉄道の高速化に向け、会社はどう考えているのか、組合としてどう取り組んでいけるのか、今後しっかりと見極めながら取り組んで行きたいと考えている。また、鉄道の高速化については政治判断の部分が大い

いので、関係する国会議員等に鉄道の高速化の必要性を訴えていきたい。

男女平等参画について、労働組合として男性も女性も共に働きやすい職場を目指していきたいと考えている。

工務職場や駅の運転業務については、設備が整っていない部分が多いので、設備の改善を会社で訴えていきたい。女性の育児後の職場復帰について、昨年の総

合労働協約改訂の申し入れの際に、多様な働き方の整備の一つとして、在宅勤務制度やフレックスタイム制度の新設を要求した。今年の要求は今後整理することとなるが、今年も多様な働き方の整備を会社に訴えていきたい。

女性の管理者の数は少ないが、本社の副長をしていて、組合員約2460名中女性組合員は約80名であり、割合としては3%というところで、目に見える形で女性の参画が出来ていない。なお、女性組合員80名のうち大半が30歳以下の若い組合員である。近年女性の採用が増えており、今後10、20年経てば、女性の管理者も増えていくと思われる。組合としても女性の意見を聞きながら引き続き男女平等参画に取り組んでいきたい。

60歳以降の多様な働き方に関するアンケートについて、答申の1番については、定年延長するよりも現行のエキスパート社員制度を望む声が多かったというところである。2番については、報酬比例部分の支給開始年齢が引き上げられた後も、300万円は確保することを目指している。なお、300万円の原資については、今後会社と調整していくことになる。3番については、勤務体系が不規則となっている乗務員からは休日増や一日当たりの労働時間削減を求める声



立石 代議員

(徳島支部)

地震・津波対策について、東海・東南海・南海大地震が発生した場合、牟岐線の南小松島、阿波赤石間には避難場所がない。その状況を組合としてどう考えているのか。また、列車に積み込んでいる避難はしごは扱いが難しく、設置に時間がかかる。徳島運輸所では、貫通路を利用した手すり付きの避難はしごをサンプルとして借りており、とても使いやす

いので、導入を前向きに検討していただきたい。

佐藤 特別代議員

(高知支部)

今回の夏季手当は、ライフプラン支援金を含めると2、16箇月となり、昨年よりもアップしたことから組合員のモチベーションアップに繋がったと考える。賃金は最大の労働条件であるとの認識のもと



交渉等に取り組んでいただいていると思うが、残念ながら春闘ではベアが無く、定期昇給の確保となった。大半の青女組合員がベアを経験していない状態であり、ベアが存在自体分からない若い組合員もいる。若手組合員のモチベーションを上げるためにも、来年の春闘でもJR連合の方針を踏まえ、ベアの獲得にむけて取り組んでいただきたい。

定期昇給のみで賃金

がなかなか上がらないという現状の中で、責任のある仕事を任せられてもモチベーションの向上に繋がらないという声が上がっている。

仕事に対する責任感、モチベーションアップのために各種手当の向上に取り組んでいただきたい。

大西 代議員

(香川支部)

教育について、今年度から各コースの名称が変わっているが、中身も改革されるのか。管理者を対象にした特設コースがあるが、それ以前に管理者になる前の若手をしっかり教育していただきたい。

また、教育の中で、労使共同宣言を取り扱ってはどうか。

様々な職場から要員不足という意見が出てきている中で、中期経営計画において平成28年度の要員計画数が示されているが、各職場の人数等の内訳はどのようにになっているのか。分かっている部分があれば教えていただきたい。

組織問題について、10年後には国労が消滅してしまうという話であるが、国労が自然消滅してしまう前に組織統一してもらいたい。その根拠として、10、20年後には、JR四国労組からも国会議員を送り込まなければなら

ない時期が必ず来ると考えており、その際にOBの先輩方にも応援要請をしなければなら

ない。10年後には設備投資に対する支援策が切れる、20年後には経営安定基金に対する支援策が切れるということ

が確定しており、今から準備に入らなければならぬ。その前にOBの窓口を一つに絞っておくことが重要であると考えている。

嶋田副委員長

地震対策について、ハザードマップは各自

が取り決めをしていて、安全推進室は自治体のハザードマップと併せて決めていきたいという考えを持っている。非難はしごについて、お客様がより安全に降りられる設備

を導入すべきということとで会社に申し入れた

い。

今回の夏季手当の交渉は、収入が下がって

いく中で非常に苦しい交渉であったが、昨年を上回る数字で妥結する事ができた。

春闘時には、ベアの要求と共に総合生活改善闘争ということで他

の手当等の改善も求めている。業務内容や責任の度合い等を勘案しながら手当の新設を求めたり、諸手当の改善を求めるなど、モチベーションアップに繋がるような取り組みを継続する。なお、今春闘から指令員の職務手当の新設を求めている。

中期経営計画における要員計画の系統別の内訳は明らかになっていないが、適正な要員を引き続き求めていく。

浅岡書記長

組織の関係について、組織の目標は一企業一組合であり、それに対するアプローチは、相手があることなのでその都度考えていくことになる。仮に組織方針を見直し、国労四国を組織拡大のターゲットとした場合、ターゲットとなる国労組合員はJR採用の組合員よりも全員年上である。四国労組の分会長の大半をJR採用が担っており、組織方針を変えた場合はJR採用者が国鉄採用者を相手に組織拡大しなければなら

ないということを覚悟していただきたい。国労

を導

入す

べき

という

こ

と

で

会

社

に

申

し

入

れ

のOBは四国労組のOBとは政治に対する考え方

が異なっており、一本化は困難である。

大谷執行委員

教育について、各ユニオンスクールの名称変更だけではなく、講義内容等もさらに充実させるつもりである。

教育活動の目的の一つに、「JR四国労組運動の実践と継承」があり、私達は次代の方々に労働運動を正しく継承していくことが重要である。これまでのスクールでの受講生は、「聞くこと」が中心であ

ったように思うが、聞くだけではなく、参加者同士でのグループ討議時間をさらに充実させ、「なぜ、自分ならこう思う。」という

ような発言が出しやす

い雰囲気のある、「参加して楽しむ研修」を目指していきたい。具体的

な研修メニューについては、8月の教育会議で決定したい。

國重 特別代議員

(愛媛支部)

女性の比率が少ない中で、女性だけが男女平等参画に対し取り組

むのではなく、男性もしっかり取り組んでいく必要があると考えている。男性ができることは限られているが、育児休職の取得等、男性でも出来ることはあるし、知識を向上させることにより男性の立場での男女平等参画に対する認識を深める機会となるので、今後開催予定であるユニオンスクールで男女平等参画についても取り組んでいただきたい。

今年の7月から実施される確定拠出年金制度について、社員の生活設計の多様化や総額人件費の抑制という点と

であるが、現状で総額人件費抑制の効果はどれ程なのか教えていただきたい。

田代 代議員

(徳島支部)

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題



大谷執行委員

教育について、各ユニオンスクールの名称変更だけではなく、講義内容等もさらに充実させるつもりである。

教育活動の目的の一つに、「JR四国労組運動の実践と継承」があり、私達は次代の方々に労働運動を正しく継承していくことが重要である。これまでのスクールでの受講生は、「聞くこと」が中心であ

ったように思うが、聞くだけではなく、参加者同士でのグループ討議時間をさらに充実させ、「なぜ、自分ならこう思う。」という

ような発言が出しやす

い雰囲気のある、「参加して楽しむ研修」を目指していきたい。具

体的な研修メニューについては、8月の教育会議で決定したい。

國重 特別代議員

(愛媛支部)

女性の比率が少ない中で、女性だけが男女平等参画に対し取り組

むのではなく、男性もしっかり取り組んでいく必要があると考えている。男性ができることは限られているが、育児休職の取得等、男性でも出来ることはあるし、知識を向上させることにより男性の立場での男女平等参画に対する認識を深める機会となるので、今後開催予定であるユニオンスクールで男女平等参画についても取り組んでいただきたい。

今年の7月から実施される確定拠出年金制度について、社員の生活設計の多様化や総額人件費の抑制という点と

であるが、現状で総額人件費抑制の効果はどれ程なのか教えていただきたい。

田代 代議員

(徳島支部)

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題

異臭問題と害虫問題



異臭問題と害虫問題

があるため、穴吹乗泊所のトイレの水洗化をお願いしたい。

鳴門乗泊所の個室化をお願いしたい。旅行センター跡地が貸店舗になっているので、そこを利用して乗泊所を新設していただきたい。

徳島運輸所の風呂場の脱衣所に冷房を設置していただきたい。扇風機はあるが、それだけでは追いつかないし、窓を開けてもブラインドがあるため風が通らない状況である。

有本 代議員
(自動車支部)



減益のなか、昨年並みのボーナスの獲得に御礼申し上げる。ジェイアール四国バスは開業9年目を迎えている。組合員は安全・安心輸

送の確立は輸送業務の最大の使命という認識に立ち、日々の業務に努めている。そのような中、毎回訴えていることであるが、今後のビジョンが示されないことで組合員が不安に感じていることがあるので今回も申し入れた。

55歳を超えて在職する者の基本給は、54歳満了時の基本給に0.

87を乗じて得た額となるなど、55歳以降どんどん下がっていくシステムであり、勤労意欲も上がらない。組合員の生活改善のためにも55歳以上の在職条件を早急に改善していただきたい。

4月に関越自動車道で発生した夜行ツアーバス事故により、旅客輸送事業における安全確保が社会的に問題視されているが、国からは貸し切りツアーバスが夜間走行する場合、400kmを超える場合はツーマン運行という指針が出ている。高速乗合バスはその指針の適用外であり、現在、高知エクスプレスの高知く京都間約360km、松山エクスプレスの八幡浜く京都間約460kmは夜行便であるが、ワンマン運行や乗り継ぎ運行で対応している。お客様に安心感をもつていただき、安全安心輸送の確立のためにも、ツアーバスよりも厳しい350km程度のツーマン運行をしてはどうか。

7月20日より阿南く東京間のドリーム徳島号をJRバス関東が全便運行し、観音寺く東京間のドリーム高松号をJR四国バスが全便運行することになった。会社は当初利益の出ないことやメリットのないことはしないと断っていたが、どう考えても何のメリットもなく、逆に回送や駐車場代等の余分な出費がかかるといったデメリットが

発生することをやると決定した。これについて本部はどう考えるのか。この話が出た際、会社は確認すると、決まっていなかった事柄について言われても困るという感じの事を言われたと聞いている。組合を完全に無視したやり方ではないか。バス乗務員は会社が決めた事を落ち度無くやらなければならぬが、決定する前に意見するなど言われると、意見できなくなる。

嶋田副委員長

確定拠出年金制度の導入により、総額人件費が数百万円程度抑制されたこと認識している。穴吹乗泊所の水洗化は立地条件等により困難であると会社側から回答をもらっている。害虫問題や、脱衣場の冷房の件については、職場の安全衛生委員会でもあげていただき、組合側と双方で改善に向けて取り組んでいきたい。

鳴門乗泊所の個室化については、引き続き求めている。

大谷執行委員

男女平等参画についての研修は、目的や課題等、項目を立てユニオンスクールでも実施し、現在も一部のコースで取り入れている。男女双方の組合員に積極的に参加、議論して頂きたい。

ジェイアール四国バスの賃金改善については、2年前に年齢給と

職能給を改善し0.87に改正したが、納得のいく数字ではないことは重々承知している。しかし、現在のような収入状況では、基本賃金を改訂できる会社体力ではない。将来的な経営規模や要員需給等をしっかりと把握し、安定的な給与体系を早期に示すよう申し入れている。時間を必要とする課題であることに理解を頂きたい。

夜行における走行距離によるツーマン運行に関しては、国等からの指針等をみながら対応していく。このような事故防止に関する項目は、自動車支部・分会の中でもっと活発に議論して欲しい。5月に会社との交渉にあたり、各分会に意見集約を依頼したが一部の分会しか意見が出なかった。各分会で意見を出し、支部でまとめ、そして会社へ申し入れ改善を図るような流れにしていこう。

ドリーム東京便の一部ワンマン運転については、会社から「対象となる高松、徳島支店を中心に乗務員及び管理者の意見を聞き、施行したい」と知らせがあった。今回の施策は、組合が以前より会社に申し入れていた、「可能な限り現場の意見を尊重すること」が反映されたこと認識するが、結果としてはズレがあるようである。検証したい。また、会社施策に関するメリット、デメリットに関しては、

経営戦略に関わることや他社との連絡関係もあり、組合が意見できること、できないこともある。その辺りをしっかりと見極めていきたい。

兵頭 代議員
(愛媛支部)



平成24年4月からマルタイ施工が直轄化されたが、一歩間違えればマルタイは大きな事故に繋がる。この大きなリスクを考えると、夜間特殊業務手当の増額が必要であると考えた。夜間特殊業務手当の考え方や内訳を教えてください。昨年の経営協議会でのやりとりで『若手社員からみて魅力的な業務』という一文があったが、魅力的とはどういうものか教えていただきたい。若手組合員から見れば、マルタイを施工するうえでリスクを考えると夜間特殊業務手当が一番の魅力であると考え。

平成24年4月からマルタイ施工が直轄化されたが、一歩間違えればマルタイは大きな事故に繋がる。この大きなリスクを考えると、夜間特殊業務手当の増額が必要であると考えた。夜間特殊業務手当の考え方や内訳を教えてください。昨年の経営協議会でのやりとりで『若手社員からみて魅力的な業務』という一文があったが、魅力的とはどういうものか教えていただきたい。若手組合員から見れば、マルタイを施工するうえでリスクを考えると夜間特殊業務手当が一番の魅力であると考え。

ジェイアール四国バスの賃金改善については、2年前に年齢給と

ジェイアール四国バスの賃金改善については、2年前に年齢給と



電協力は大事であるが、駅でもこまめに電気を切っており、これ以上の節電は難しい状況である。節電のために一部いしづち号を8000系から2000系に変更し運転しているが、当然軽油の負担増となる。ここまでしないといけないのか疑問を感じる。

議案書に『新規加入者に対しての寮対策の充実を図り』とあるが、具体的にはどうするのか。費用優先順位等もあると思うが、多度津にも駅、工場、乗務員等の組合員が入っている古い寮がある。この件についても何とかしていただきたい。

三好 代議員
(本社支部)



日新寮の風呂の使用は23時までとなっております。異常時等業務の都

合で帰りが遅くなった場合、入浴することができないことがある。衛生上の問題も当然であるが、十分な休憩が取れなければ安全面でも支障が出てくる。ポイラーの問題もあると思うが、別に給湯器を設置しシャワーだけでも使用できるように要請していただきたい。また、夏季における冷房について、夜中に電源を切られることがあるが、せめて7〜9月は、冷房の電源を終日入れてもらえるよう要請していただきたい。また、網戸については、早期の改善をお願いしたい。

指令員の業務は、限られた人員で行っている。近年、駅業務の効率化による人員削減があり、指令員個々の負担も大きくなっている。指令員業務を魅力あるものとするため、また勤務の特殊性を考慮し、新規の手当の要請をお願いする。

嶋田副委員長
会社は、マルタイ業務が若手社員の憧れになるようにしたいと考えている。手当の新設や増額は、責任と業務の度合いに応じ今後とも改善に向けて取り組んでいきたい。

節電について、8000系を2000系に置き換える等により、今年7%の節電を目指すというのが会社の考え方である。公共交通機関の社会的使命として節電しないといけないという考えである。

日新寮の風呂の使用は23時までとなっております。異常時等業務の都

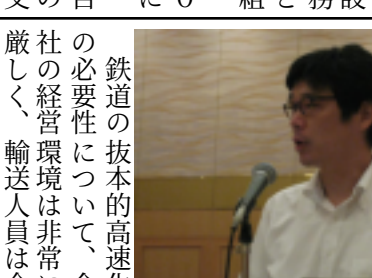
組合としても節電の必要性を認識し、共有していく考えである。協力をお願いしたい。

日新寮の風呂や冷房は設備的な問題もあるため、今後の検討課題として認識している。網戸については、早急に整備してもらおう会社で申し入れる。

指令員手当について、業務の内容、責任度合い等を勘案し、指令員の職務手当を今春闘から求めている。今後、根拠ある内容のものについては、改善を求めている。

浅岡書記長
新規加入者に対しての寮対策の充実については、組織の方針の中で新規採用者の全員加入に取り組み、加入してくれた新規採用者に対して、寮に入居する先輩がきちんとフォローするという内容である。

石村 代議員
(本社支部)



鉄道の抜本的高速化の必要性について、会社の経営環境は非常に厳しく、輸送人員は今後も減少することが予想される。利用者が減れば収入も減るとい

状況の中で、廃線とか、列車の本数を少なくしなければならぬ状況も想定しなければならない。そうなるとう組合の基本である雇用を守るといったところにも大きな影響が及ぶのではないかと。昨年、税制特例の延長など支援策が決定したが、今回の支援策も期限のある話であり、なかなか赤字補填という域を出ていない。更に収益基盤を強化するといったところまで繋がっていない。というのが現状である。それらの状況を踏まえ、鉄道の抜本的高速化、つまりは今の鉄道を更に良くし、もっとお客様に利用していただいて何とかJR四国が自力でやっていける道筋を立てることが重要である。今のままの鉄道で今後20年、30年持つのかという不安がある。抜本的な高速化を実現しないとい将来に雇用が守れなくなるとい議論をしなければならぬと考えている。

現在の民主党政権下においては組合の力が政府に直結するようないところがあるので、引き続き手綱を緩めることなく、鉄道の高速化についても働きかけをお願いしたい。

安藤 代議員
(香川支部)

人材育成や技術継承がまったなしの課題であると考えている。ここ数年会社も労働組合も技術継承という言葉



実態は経験と場数が少なく事故の危険性も高いため、まだまだベテランに頼り切っている状況である。このような事例はどの職場でも多くあると思う。方針書にも書かれているように『各部会は職場における専門的課題を働く側の意見として具体論で提起する』とある。各職場における技術継承に対する現状の把握と課題、OJTのあり方、そして集合教育等、各部会から問題を提起し、その答申を受け、経営協議会の場等で徹底的に議論することを願いたい。

大西 代議員
(香川支部)



地上運賃収受型ワンマン運転について、讃岐府中駅の上りのワンマンミラーが見えにくいためITVの設置を

希望する。また、今の運転方式では、各駅での停車時間が30秒と短く、運転士の回復運転で定時運転を確保しているのが現状であり、45秒、1分停車は必要である。坂出駅では、ホームにマリンライナーに乗車予定のお客様が多くの場合もあり、ドアの開閉に非常に気を遣う。駅員を配置する等の対応が必要である。多度津駅では、お客様の移動があるため、最低でも10分程度の準備時間をいただきたい。

ワンマン列車のドア扱いについて、特に夜間や雨天時はミラーが見えにくい状況であり、安全上問題がある。ハード面での対策が進まないのであれば、可能な限り運転士側のホームでドア扱いをできるようにしていただきたい。

高松運転所では、女性運転士の気動車転換が行われているが、気動車はワンマン列車を運転する機会が多く、一人乗務であり危険があるため、安全対策を実施すべきである。また、引田には、女性用休憩室や女性用トイレ等がない。高松車掌区の女性車掌も利用しているため、早期の設置をお願いする。併せて、高松運転所構内にも女性用休憩室や女性用トイレの設置をお願いする。

嶋田副委員長

車掌区における技術継承等については、営業部

会で答申を出していただきたい。それと同時に各職場でも業研等で問題提起していただきたい。

讃岐府中駅の上り線にITVの設置を希望される点については、現場から主幹部に伝えたい。組合の方からも同時に申し入れる。停車時分に於いて、アンケートでは98%が45秒もしくは1分停車を望んでいる。現場では安全最優先で遅れを気にせずやっていただきたい。駅での運転準備時間は7分程度だと思いが、準備で焦っているという声を多く聞く。この問題についても、安全サイドでもお客様を挟むことがないよう、遅れを気にせず対応していただきたい。

遅れは仕方ないし、会社も認識している。是非とも安全サイドでお願いしたい。

可能なり運転士側のホームでドア扱いをできるようにする点については、地上運賃収受型ワンマン運転に限らず、すべてのワンマン列車に当てはまることであり、組合としては以前から会社に訴えている。会社からは出来る限りダイヤ改正等で改善していきたいという回答が出ているが、対応できない場合もある。確認ができない時はホームに降りて自分の目で確認し、車掌キーで閉めるという取扱いをしていただきたい。それによる遅れは仕方

ないと考えている。安全サイドでの取扱いをお願いする。それによって発生する遅れも報告していただきたい。

女性運転士に対する安全対策については、女性運転士だけでなく、男性運転士も一人で運転しており危険がある。女性用休憩所については、引き続き改善等を求めている。

眞鍋執行委員

鉄道の高速化については、会社が一番に取り組むことであるが、組合としても今後JR

四国労組が生き残っていくためには、鉄道の高速化は必要不可欠との認識である。例えばリッター50km走る車が出てきた場合、お客様がどんな乗らなくなる。また、瀬戸大橋の料金が平成26年度から仮に下がった場合、鉄道運輸収入がどんな下がり、200億円を割る状況になることも想定される。そういった危機感を持ちながら、労働組合として何が出来るかということでは、

鉄道の高速化、車ではない鉄道の特性を活かした定時性、快適性、高速性を強く訴え、会社と共に労働組合としてもしっかりと組合員全員で危機感をもって取り組んでいくことが必要である。世の中はどんなどん変わっており、組合としても時代の流れに乗って、その時々

の高速化を進めていきたいと考えているので、組合員も会社だけの問題と捉えずにしっかりと取り組みに協力していただきたい。

中野 代議員

(香川支部)

四国労組の組織課題として、各級機関の役員に対するサポートの連携強化をお願いする。分会レベルで組合活動にしっかりと取り組まないと組織は強化できないため、組織の原点を強化するため、本部の支援をお願いしたい。

山本 特別代議員

(香川支部)



次年度予算において昨年と同額の青女対策費を組んでいただいたことに感謝申し上げる。

高松電気区において若手組合員が、夜間作業からの帰りに交通事故を起こして、怪我をしてしまったという事故が発生した。以前からこういった事故の発生を危惧していたし、実際に事故が発生してしまっただけでなく、ソフト面だけでもハード面からもしっかりと対策を講じるよう会社

なお、この事象に限らず、工務系の職場は業務量が増加傾向であると聞いている。このような状況で時間外労働が増加していないか、また業務量が増加するなか、安全性はきちんと確保されているか組合としてもしっかりチェックしていただきたい。

時間外労働が増加する中で、パワフル活動はこのままでもいいのかという考えも出ている。自己啓発活動としての意義は認識するが、勤務時間外に活動することはワークライフバランスの観点からいかなものか。いきなり廃止とは言わないが、見直しということ

で会社に入れている。山中山代議員(徳島支部)

山中山代議員

(徳島支部)



職場においてパワハラやセクハラが発生していないか組合でもしっかりとチェックし、女性組合員が働きやすい職場づくりに努めていた

ほしいという意見もある。

田中 特別代議員
(本社支部)



現在、転勤等の発令は10日前となっている。10日前では引越しや仕事の引継ぎ期間が短く大きな負担がかかっている。JR他社では早期に発令されていると聞いているので、他社の制度を見習い、より良い制度の改善をお願いする。引越しに

関係しては組合員のみならず家族にも大きな負担が生じる。人生の一大事でもあるので早急に改善をお願いしたい。賃貸契約の退去通知についても、1箇月前との決まりがあるので、実情としては1箇月分家賃を余分に払っている。辞令の早期発令が無理であれば、家賃面での補助等にも取り組んでいただきたい。

嶋田副委員長

電気職場における事故の対策として、居眠り防止装置の設置などハード面での対策も視野に入れて対策を講じるべきであると会社

訴えたい。

マ化されているような状況であれば見直しも必要であると考えている。また、現場におけるパワフルの内容の検討や進め方などについて現場長等と話をしていた

時給適用の準組合員に対する一時金について、以前、ボーナス部分を時給に反映して時給を引き上げた経緯がある。逆にボーナスを求めると時給を見直される可能性もある。総額的な年収ベースを勘案すると、今の方が良いのではないかとこのことで今の制度となっている。

転勤の発令について、以前は1週間前の発令であったのを10年程前に、10日前、出向の場合には2週間前の発令となったが、当時の会社の考え方として、あまり早く発令すればモチベーションの問題があると考えており、何日前が適切なのかは勉強させて欲しいとの回答であった。

浅岡書記長

JR採用の組合役員に対する質的強化については、分会レベルでも世代交代・技術継承が必要だと思っている。教育カリキュラムの内容にも絡むことであるので、教育部長と相談しながらしっかりと取り組んでいきたい。

大谷執行委員

労働組合運動の原点である分会の活性化の

必要性は強く認識している。組合役員の更なるレベルアップを教育の中でしっかりと取り組んでいく。分会等の役員の方々も若い組合員に対し、労働組合の必要性、世話役活動の重要性をしっかりと訴えていただきたい。

眞鍋執行委員

青女対策費は次代を担うリーダーの育成と

職場におけるパワハラやセクハラに対する対策は会社が行うべきことであると考えている。しかし、労働組合としても働きやすい職場を目指してしっかりと取り組んでいきたい。分会においても日々の世話役活動ということ

浅岡書記長
総括答弁(要旨)



2日間にわたり、延べ33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つかり受け止め、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、改革・継承・そして未来への大きな分岐点、さらにはJR25年という大きな節目として認識した中で、直面する諸課題から将来展望に至るまで様々な角度から討論がなされた。

個別の質疑について、各担当から答弁したので、当面する3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

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っ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、今日まで労使を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、その対策は会社から、今後とも確立させていか

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。

組織の強化・拡大の取り組みについて

国労本部は、昨年7月に開催した全国大会において、いわゆる不採用問題についてのJRへの雇用を断念する方針を決定した。今後の運動路線は未だに定かでないが、組織としての求心力は低下し、混乱の度合いが深まることは決定的である。

一方、JR四国労組はこの間、国労四国に対するメッセージとして、組合員の雇用と生活を守ることを大前提に、労々間の垣根を越えて『一企業一組合』に向けた運動を展開してきた。

JR四国労組は今後、国労の動向を十分に見極めながら、国労組織にいかなる変化が起きようとも、『一企業一組合』という目標達成に向けて、JR四国に働く仲間を総結集して、ベクトルを最大限に発揮できる体制を早期に確立すること。併せて、国労四国の考えに変化が生じた場合は、迷える国労組合員を救出すること

トだと考えている。職場段階においても自らの運動に対する理解度を深め、運動を活性化し、自信と確信を持つて行動することを要請する。

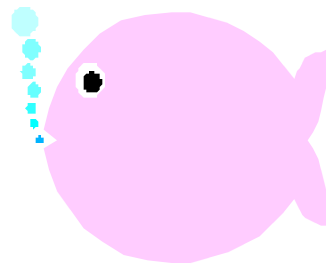
また、組織における課題で忘れてはならない重要なことは、我々の組織においても足下をしつかりと整えること、即ち、組織の充実・強化であり、支部・分会の更なる強化と次代を担う若手組合員の育成強化が急務であるというところで、本部としても最大限取り組みで行く。

昨年は、3月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と考えられる、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、軽油引取税については3年間の延長を実現することができた。

しかし、政策課題実現に向けての取り組みの目的は、その成果を労働環境の改善に反映することにある。

JR四国の今年度の環境は依然として厳しい状況となっている。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。

以上、申し上げた主旨を十分踏まえた上で、各職場で徹底した議論を積み重ねて頂き、当面する諸課題解決に向けて全組合員が一丸となって取り組むことを要請し、総括答弁とする。



香川支部

ビール会を開催!



高松運輸所分会は、7月24日から27日までの4日間でJRホテルクレメント高松にてビール会を開催しました。

連日真夏日が続くなかでの『ビール会』開催となったため、いつも以上にビールが進む組合員も多く、暑さを吹き飛ばす勢いでお互

レク・サークルだより

いに親睦を深め合いました。また、この一年間の転入・転出者の歓送迎会を兼ねたレクとしたため、久しぶりに会う組合員も居たことにより更に話しが弾み

ました。今後も四国再発見の目標達成と組合員の親睦に積極的に関わり、楽しんでいきたいと思いま

高松運輸所分会 大西 勝也

本社支部

増収レクを開催!

私たち研修センター分会は、7月28日にあじな散歩道「由加温泉ホテル山桃花」を利用した夕雲主催のレクレ



研修センター分会 鳥取 鋭一

各支部定期大会開催日程

高知支部	8月27日(月) 13時
高知市 高知城ホール	
本社支部	9月1日(土) 10時
高松市 義山荘	
自動車支部	9月3日(月) 13時
ホテルサンルート瀬戸大橋	
愛媛支部	9月8日(土) 13時
松山市 東京第一ホテル	
香川支部	9月9日(日) 13時
ホテルサンルート瀬戸大橋	
徳島支部	9月10日(月) 13時30分
徳島市 ホテルクレメント徳島	

ユニオンスクール「フレッシュマンコース」開催!

日時：平成24年10月19日(金)～20日(土)

場所：ル・ポール栗島

募集人員：入社5年以内(平成20～24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。

第1回本部執行委員会開催

第1回本部執行委員会(火)定期大会終了後14時より本部1階会議室で開催された。

冒頭、中濱委員長は、「第31回定期大会は成功裏に終わることができた。大会では33名の代議員から方針を補強する発言もあり、3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組んでほしい」と要請し、議事に入った。

なお、今回の執行

ル協議会運営委員会の開催について

⑦平成24年度部会三役会議の開催について

⑧その他

・次期(第2回)執行委員会の開催について

