JR四国労組新聞
JRSU
2013年
3月10日
No.9（405）

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／中濱　斉
編集責任者／眞鍋健治

第26回定期本部委員会

2013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8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、組合員約100名の参加のもと、第26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。

委員会には、連合・交運労協から来賓を迎えると共に、JR連合から尾形政策部長に参加頂き、「改革、継承、そして未来へ!!」をメインスローガンに「安全・安心輸送の確立」「2013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16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

我々は運動方針の最重要課題に「安全の確立」を掲げている。人命を預かる基幹的交通機関として絶対に守るべき使命であると位置付け、安全を最優先する職場風土創りに取り組んできた。幸い、JR四国においては、鉄道・バスともに、組合員各位の「安全・安定・安心輸送」により、大過なく今日に至っているが、しかし、一歩間違うと大惨事となる事象も発生した。今日は、その事故一つひとつについて取り上げないが、最近、よく思う事が、「慣れることと思い込みの怖さ」である。車両は故障していても荷札が付いていれば連絡済みだからとか、何か異常があってもたぶんこういう状態だろうと判断をしてしまう事である。基本動作や決まり事は過去の事故や間違いをもとに、「二度と同じ轍は踏まない」との思いから、先人の知恵と経験によって継承された技術である。もう一度、基本動作や作業確認はなぜ必要なのかを考えてみていただきたい。それでも、もし、勘違いや雑念、慣れや思い込みによって、事故が起こった時は、その後の対応を落ち着いてしっかりやることが必要である。急ぐことで確認をおこたり、次の段階へ進めてしまうと、事態は大きく取り返しがつかない状況になってしまうこととなる。大河ドラマではないが「ならぬ事は、なりませぬ」と言える自信と勇気、そして職場環境を創ることが重要である。危険を予知し、感じることがあったら分会役員に伝えて頂きたい。「命を守る」取り組み、「傷害事故を防ぐ」取り組みを職場から実践して頂きたい。

2013春闘方針

世界の経済は、欧州財務危機の長期化や米国の「財政の壁問題」、そして中国・インドをはじめとする新興国経済の減速など、先行きは不透明である。国内では、非正規労働者が全労働者の35％を越え、年収200万円以下で働く人たちが1，100万人近くにおよび、生活保護受給者が210万人以上となった他、自殺する人が14年連続3万人を上回っているとされている。このように「傷ついた雇用や労働条件」を復元するため、連合は、2013春季生活闘争において「働くことを軸とする安心社会」を掲げ、「1％を目安」に賃金改善を図る闘いを求めている。痛んだ雇用や労働条件を改善することで、我が国の優れた技能と技術力、現場力が活かされ、付加価値の増大を図ることにより、その成果の適正な配分を通じて好循環へと繋げていく運動を進めるとしている。

これに対し経営側は、2年連続して定昇の凍結や延期の可能性について言及し、連合は「一時期の業績悪化で定昇を見直すというのは労使の信頼関係を揺るがしかねない」と激しく反発している。JR連合は、連合方針を踏まえ、2月1日の中央委員会において、定期昇給の確保を前提に、産別統一要求「ベア1，000円」を求める方針を決定した。JR四国労組は、会社を取り巻く厳しい経営環境は踏まえつつも、産別方針に基づき、統一要求として、定期昇給の確保を絶対条件に「ベア1，000円」を求めて闘いを進める。

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の使命でもある。

今、申し上げた、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連合の考え方などについて、まずしっかり理解・認識することが大事である。2013春季生活闘争は、多くの産別が、統一ベア要求を見送る中で、JR連合として産別統一要求を掲げた意義と、要求の根拠をしっかり訴え、JR四国とJR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経営側に提言し、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具体的な闘いの進め方について提案するので、しっかり議論し意思統一をお願いする。

政策課題実現の取り組み

新たな支援措置を頂き、経営の自立を目指して、中期経営計画がスタートしたが、昨年4月、本四高速料金が引き下げられ、さらに、国から平成26年以降は、全国共通水準にまで引き下げられる案が示されている。これが実施されれば、フェリー・バス・鉄道などの公共交通への影響は極めて大きく、特に、収入の約4割を占める本四備讃線を持つJR四国にとっては、経営の見通しが立たなくなってしまうことが想定される。そして、予想される大きな減収は、我々の労働条件のどこかに当たってくる。その時、我々は何をどこまで協力し、雇用と労働条件を守るのか、判断を求められることとなる。まずは、その「当たり」を回避するため、26年問題の現状と課題について「全分会長会議」を開催し、情報の共有化を図ることとする。併せて、国・地方に向けて働きかけを行いたいと思っている。

そして、その政策課題の解決に向けた取り組みには、政治の力が極めて重要である。今、申し上げたような外部環境の変化は、一企業だけではどうにもならず、その解決には、どうしても政治の力が必要である。生活者や働く仲間の視点に立って政策を進め、私たち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まなくてはならない。来る参議院選挙において、各県それぞれの候補者勝利に向け、組織を挙げた体制へ準備をお願いする。

森　議長（愛媛支部）

質疑討論　要旨

大西委員（香川支部）

電気職場は特に要員不足が表面化しており、高松電気区では、技術係2名が主任業務を代行している。これが常態化したり、増加することがないよう組合としてしっかりチェックするようお願いする。

吉田委員（香川支部）

丹生駅において、出発信号機が赤の状態で出発し、当該列車の運転士が信号冒進と指令に報告したが、輸送指令からそのまま運転を継続するよう指示を受けた事象が発生した。一歩間違えれば、列車衝突が発生する可能性のある非常に危険な事象だと認識している。本部の考えを教えていただきたい。

議案書には、「国労四国の執行部に『一企業一組合』を目指す方針を共有する意思がないのであれば、組織拡大のターゲットとして組織方針を見直さなければならない。」とあるが、分会の執行委員会において、「一企業一組合の看板を下ろしてはどうか」という意見もある。本部の見解をお聞きしたい。

民主化闘争について新たな情報があれば教えていただきたい。

改正高年齢者雇用安定法への対応として、動力車乗務員に短日数勤務制度が導入されることとなったが、短日数勤務制度の運用方法等について教えていただきたい。

半休制度が全箇所の日勤（1種）及び日勤（2種）勤務を指定されている者に拡大されることとなったが、乗務員等半休制度が適用されない社員に対する不公平感を解消するための措置をお願いしたい。

安倍総理が経団連等に賃金の引き上げを要請するなど、追い風が吹いていると考える。春闘勝利に向けて本部はしっかり頑張っていただきたい。

山中委員（徳島支部）

徳島管理駅分会に、阿佐海岸鉄道への出向者が所属しているが、当該出向者は、運転所から出向する場合が多く、業務も運転に関する内容となっている。阿佐海岸鉄道へ

の出向者は、徳島運転所分会所属とするのがよいのではないか。

徳島事業分会所属の組合員は現在５名である。徳島管理駅分会と統合すれば活動が活性化されると考えるので、分会の統合を提案する。

嶋田副委員長

要員に関する課題は、電気職場のみならず、全ての職場におけるテーマである。特に工務部関係では、現在、新たな支援策に伴う工事の増によって作業が増えていると認識している。工事増による社員の負担が増えていることに対するこれまでの会社の回答は、他区所からの助勤等によって対応するというものであったが、要員を増やさないと対処できないくらいであれば、逆に工事を減らすように会社に求めていきたいと考えている。

中型・大型自動車運転免許の取得による要員の確保についても、適正な要員配置を引き続き求めていく。

丹生駅での事象は、運転士は出発信号機を冒進した旨を輸送指令に連絡したが、その一報を受けた輸送指令員は、所定の駅間に移動している列車番号表示を運行表示板で確認して、停車駅通過と思い込んだ。そのため、ＡＴＳ直下動作で停止したにもかかわらず、その出発信号機を列車が通過する直前に進行信号現示に変換していたため進路は構成されており、結果的に安全は確保されていたものであった。これは一歩間違えれば重大事故に繋がる恐れのある取り扱いであると認識している。本部は、輸送指令員への的確な状況把握の徹底と、また運転士も、誤認している指令員への再報告の必要性など、列車の安全を確保するうえで根幹の部分である基礎教育を徹底し、再発防止に向けて取り組むよう会社に申し入れている。

改正高年齢者雇用安定法への対応として、短日数勤務制度が動力車乗務員に導入されることとなったが、職場集会や先日行ったアンケート調査の結果においては、短時間勤務を望む声が多かったのが事実である。今後、短日数勤務制度の他の職種への導入や、短時間勤務等、エキスパート社員の多様な働き方について、引き続き会社に申し入れたいと考えている。また、短日数勤務制度の概要は、年間49日の休日が追加で付与されるが、勤務時間や業務内容に変更はない。

半休制度が適用されない社員に対する不公平感を解消するための措置については今後の検討課題としたい。

浅岡書記長

今回のケースは、停止信号を現示していた出発信号機を列車が通過する直前に進行信号現示に変換していたため進路は構成されており、結果的に安全は確保されていたものであった。これは一歩間違えれば重大事故に繋がる恐れのある取り扱いであると認識している。本部は、輸送指令員への的確な状況把握の徹底と、また運転士も、誤認している指令員への再報告の必要性など、列車の安全を確保するうえで根幹の部分である基礎教育を徹底し、再発防止に向けて取り組むよう会社に申し入れている。

改正高年齢者雇用安定法への対応として、短日数勤務制度が動力車乗務員に導入されることとなったが、職場集会や先日行ったアンケート調査の結果においては、短時間勤務を望む声が多かったのが事実である。今後、短日数勤務制度の他の職種への導入や、短時間勤務等、エキスパート社員の多様な働き方について、引き続き会社に申し入れたいと考えている。また、短日数勤務制度の概要は、年間49日の休日が追加で付与されるが、勤務時間や業務内容に変更はない。

半休制度が適用されない社員に対する不公平感を解消するための措置については今後の検討課題としたい。

浅岡書記長

この間、国労四国とはベクトル合わせをする方向で取り組んできた。しかし、国労四国が現執行部になってからは、昨年の新入社員勧誘行動を実施するなど、ベクトル合わせに対する温度が変わってきている。これらの行動に対し四国労組本部は、ベクトル合わせに相反する行為であるとして様々な協議もしている。次の定期大会では、国労四国の動きを見極めて方針を提起したいと考えている。分会レベルでは「一企業一組合の看板を下ろしてはどうか」という意見があると発言があったが、国労は相手にせずに放っておくのがいいのではないかという意見なのか真意を教えていただきたい。

所属分会の件や分会の統廃合については、関係する分会及び支部で議論していただき、その結果を出していただければ、本部の組織財政専門委員会で議論し大会で決定することとなる。

尾形部長（ＪＲ連合）

ＪＲ連合は、先日の中央委員会で民主化闘争の中間総括をした。これまでの様々な取り組みにより、浦和電車区事件勝利等かなり前進してきたが、民主化当該三単組は、ＪＲ連合所属の組合員が減少傾向にあるうえ、現在の構成員はベテラン社員が多い状況でもあるため、危機感を持っている。ただ、明るい材料もあり、北海道や貨物において若手社員の加入が続いている。今後、北海道、東日本、貨物において、いかに若手社員の拡大を進めるのか作戦を練っている状況である。

福田委員（運転部会）

車両検修業務の外注化が実施されて６年あまり経過するが、ジェイアール四国メンテナンスはプロパー社員の定着率が低く、このままでは要員不足や技術力の低下が懸念される。安全な車両と確実な技術継承のためにも、検修業務の要でもある交番検査業務だけでもＪＲ四国本体に戻すことを提案する。

地上運賃収受型ワンマン運転は、ホームセンサー等の安全対策が確実に実施されていないままの試行運転が１年を超えた。いつまで試行を続けるのか。事故が起こる前に営業運転の中止又は運用方法を見直すべきだと考える。

四国の車両は古いうえにＪＲ四国独自の車両部品を多く使用しているため、車両不具合が発生しても故障中札が付いたまま車両を使用している。今後導入する車両は、ＪＲ他社等で多数使用している車両部品を使用し、安定的に車両部品の供給を受けられるようにするべきだと考える。

小川委員（青年女性会議）

女性が生涯を通じて働き続けられること前提とした、制度・職場環境・風土になることを要望する。特に務員は、特殊な勤務形態であるため、育児休職復帰後に働き続けることができるのか不安に思っている人があり、今後女性の採用数が増加するにつれてそのような事例も多くなると思われる。また、客乗務員の働き方についても、妊娠・出産を想定しているとは言いがたい。有期雇用ではあるが、社員組合員と同じように制度を活用することができるような職場風土になるように訴えていただきたい。男女双方が働きやすい環境の実現は、一労組、一会社で解決することは困難な事も多くあるが、ＪＲ四国が「女性にとって働きやすい会社」となるために引き続き会社側へ働きかけをお願いする。

三好委員（本社支部）

契約社員は１年毎に契約を更新している。以前はなかった育児に関する制度も整ってきている。しかし、どのような制度を活用できるのか周知ができていない。組合からも周知をお願いする。

日新寮の入浴時間については、これまで何度もお願いしているが、未だ改善されていない。引き続き、入浴時間の延長や24時間利用可能なシャワーの設置を求めていただきたい。

大西委員（香川支部）

純ベア１，０００円を掲げているが、10年以上ベアなしである。今年度は新たな支援策等により経常利益が20億円程度と予想されているが、来年には本四料金の値下げが予想され、鉄道運輸収入に多大な影響が出ると思われる。是非今回の春闘は勝ち取っていただきたい。

分会には、レクレーションや動員のみに参加すればいいと考えている組合員もいる。本部・支部が協力し、分会組合員に対し、労働組合の必要正等の教育が必要であると考える。

マリンライナーで使用しているＪＲ西日本が所有する車両は、岡山・児島駅間でＧＰＳトレインナビを使用し、停車駅等を乗務員に知らせている。この装置があれば停車駅通過事故への防止に繋がると思われることから、ＪＲ四国管内においても導入をお願いする。

嶋田副委員長

今春闘は、ベア要求１，０００円を掲げ、総合生活改善闘争として、制度改善も求めていく。

検修業務の問題点については、本部としても、検修は「安全の要」と認識しており、今後、具体的な問題点を抽出し、会社に話をしていきたいと考えている。

地上運賃収受型ワンマン運転は、経営協議会等で会社と議論を続けている。会社は悪い部分を改善しながら試行を続けていきたいと考えているが、組合としては、以前からＩＴＶとホームセンサーによる安全対策等ができないのであれば運転方式を見直すよう求めている。

車両部品の一部統一化による安定的な部品調達の必要性は会社に対し今後も訴えていきたい。

２２３系車両の停車駅接近装置については、経費や技術的な問題等もあると思われる。しかし、より安全サイドで考え、バックアップ設備の必要性について申し入れていきたい。

日新寮の入浴時間の関係は、改善するように会社と議論を進めている。

契約社員に対する制度の周知は、支部や分会で集会等を開催する際に紹介するのも一つの方法だと考えるが、本来、制度の周知は会社がするべきことであるので、会社に申し入れる。

大谷執行委員

本部としても教育活動の必要性、重要性は認識しており、これまでも年代別、階層別研修等々を実施している。具体的には、フレッシュマンの組合員には、「参加することが大事」ということを理解してもらい、組合のもつ機能や役割、必要性等の初歩的な内容の研修を開催している。また、分会役員レベルの研修では、組合活動は役員だけが取り組むものではなく、ＪＲ四国労組組合員一人ひとりが主役であり、「皆で決めたことは皆で行動することが大事である」等の内容についても理解を求めている。今後も、分会も含め教育活動を更に工夫・充実させ、魅力ある頼もしい組合にしていきたいと思う。

眞鍋執行委員

女性組合員比率が非常に低いＪＲ四国労組ではあるが、男女平等参画に向けた取り組みの必要性は認識しており、「男女平等参画推進委員会」や「レディースミーティング」を開催し、女性組合員の意見を聞いたうえで会社との交渉に臨んでいる。近年、女性社員の採用が多くなっているが、先日の経営協議会において、社員として採用した以上、定年まで雇用を守る仕組みの必要性を訴えたところである。また、有期雇用である客室乗務員等契約社員についても、妊娠・出産等女性特有の条件に配慮した制度の必要性を訴えている。

中西委員（香川支部）

連合香川では、県等への制度・政策要求にあたり、３つの研究グループを作っており、その中に交通政策グループがある。ＪＲ連合は、このグループにメンバー

として入っていないが、オブ加盟状態である国労が入っている。どのような経緯なのか。昨年の衆議院選挙において、民主党は政権与党でなくなったため、今後さらに地域連合等との関わりが重要になってくると考える。連合香川の話ではあるが、香川県協での対応ではなく、四国全体を統括する立場である四国労組本部がメンバーに入るなどの対応をお願いしたい。また、地域連合や地方自治体等地方レベルの政策活動に関する情報提供もお願いする。

春闘について、ＪＲ東海などとＪＲ四国を同一レベルに並べ、統一要求１，０００円を掲げることに疑問を感じる。ＪＲ連合はこれまで統一要求にこだわってきたが、この25年でＪＲ各社間の格差が広がっていると感じている。したがって、会社間格差がある中で統一要求を掲げるよりも、会社の状況に見合った額を要求する2段階要求があってしかるべきだと考える。統一要求にこだわる理由を教えていただきたい。

佐藤委員（青年女性会議）

昨年4月に、国労四国も新入社員に対する加入行動を実施したが、今年も実施することが想定される。加入行動を行うことで私たちを混乱させるのであれば、対組織として考え方を変えなければいけないのではないか。青年女性会議は、今年も全員加入に向け取り組みを強化するとともに、配属後の各支部、各分会においても新入社員へのフォローをしっかり行っていきたいと考えている。

山本委員（青年女性会議）

青年女性組合員はベースアップを経験したことがなく、ベースアップという言葉自体知らない若手組合員もいる。一度でもいいので経験してみたいのが本音である。先日、コンビニ大手が子育て世代である20代から40代の年収をアップさせるとの報道があったが、ＪＲ四国においても、子育てに携わる世代の賃金改善を切にお願いする。

これからのＪＲ四国を担う青年女性組合員が交渉委員として団体交渉に参加することを提案したい。

弓立委員（青年女性会議）

ＪＲ四国の規程等にある津波浸水予想区域は東日本大震災前に定めているものであるうえ、避難場所の見直しもしていないのが現状である。また、牟岐線に関しては列車無線が整備されておらず、乗務員との連絡は一列車ずつになる。南海地震発生時に、徳島県南部への津波の到達予想は3分～5分程度と予想されており、連絡を待って逃げ遅れた列車の乗務員やお客さまの命にかかわる事態が懸念される。会社に対し、早急な対応を訴えていただきたい。

新たな支援策が実施されたが、依然として経営環境は厳しく、今後さらなる効率化や経費削減が実施されることも想定される。それらが安全を担保せず行き過ぎたものにならないよう組合としてしっかりチェックしていただきたい。また、社員に対する異常時訓練や教育にもきちんと取り組むよう会社に訴えていただきたい。

嶋田副委員長

連合香川の政策メンバーに関する理由は、執行部側として参加しているからである。また、過去にも県や市など自治体への交通政策要求行動や、各種委員会にも参加しているので、今後、地方レベルの政策要求内容の情報提供についても検討していきたい。

統一ベアの根拠については、仮に２段階要求するとなれば、果たしてＪＲ四国労組はいくらの要求が妥当なのかを考えたときに、非常に難しい問題である。さらに、契約社員の時給はいくら求めるのかも決めなければならない。また、グループ労組の要求根拠も必要となる。そういった観点からも統一要求が必要だと考えている。以前、２段階要求をＪＲ連合の中で発言したこともあるが、現在はＪＲ連合として統一要求することで取り組んでいる。

子育て世代の年収をアップさせる企業があるとの報道があったが、ＪＲ四国労組の考えとしては、全ての世代の賃金引き上げを求めていきたいと考えている。ある世代に特化した要求をするのではなく、全組合員一丸となって、賃金面、労働条件面の改善に取り組みたいと考えている。

団体交渉委員は、現在、本部役員と各支部委員長が担当しているが、例えば、30歳で支部委員長となれば交渉委員となる。

防災、減災対策について会社は、自治体が作成するハザードマップを基に指針を作成するとしており、現在担当部署で作成中である。本部としても対策が遅いと感じており、会社には早急に指針を出すように訴えていきたいと考えている。

異常時の連絡体制については、今春から乗務員が業務用携帯電話を携帯することで、迅速性及び実効性の向上が図れることとなる。当初は通話のみを予定しているとのことだが、事故速報メールなどの機能も付加して、安全安定輸送の確保に向けてより有効的な活用をするよう求めている。

新たな支援策を受けるための経営自立計画や平成24年度を初年度とする中期経営計画を策定しているが、組合としても経営協議会等を通じて意見を述べるなどしっかりチェックしている。異常時に対する訓練や教育の必要性は本部としても認識しており、会社に対して定期的に訓練等を実施するよう訴えている。

浅岡書記長

昨年の国労四国による新入社員に対する勧誘行動は、国労四国独自の考えによるものなのか、中央からの指示によるものなのか不明であるが、将来のある新入社員に対し、定年まで責任を持てないような組織が行った本当に無責任な行動である。ＪＲ四国労組は、定年まで組合員に対し責任を持つ覚悟で加入行動をやっている。今年も国労四国による勧誘行動が想定されるが、ＪＲ四国労組本部としても新入社員全員加入に向けた取り組みを強化していく。

石村委員（本社支部）

四国の鉄道の抜本的高速化については、四国に新幹線を求める決議が出された一方で、並行在来線問題があることから否定的な意見も出ている。高速化が実施される前の段階で並行在来線問題を言ってしまえば、鉄道の高速化等が実施されないまま、四国の鉄道はどんどん廃れていくだけだと考える。したがって、四国の鉄道を守るためにも高速化が必要であるという統一した主張が必要だと考える。昨年の衆議院選挙において、自民党政権となり、組合からの声が中央政権に届きにくくなったが、組合としても引き続き鉄道の高速化の必要性を訴える必要がある。今後、鉄道高速化に対し、どのようなスタンスで取り組むのか教えていただきたい。

今年１月に安全についての新春セミナーを開催していただいたが、非常に効果があったと感じている。今後、組合行事として御巣鷹山への慰霊登山や福知山線脱線事故現場への献花に参加するなど、命の尊さや安全意識の更なる高揚に努めることを提案する。

森安委員（工務部会）

安全・安定輸送を確立するためには、知識や経験の豊富なベテラン社員やエキスパート社員が働きがいを持って働ける充実した労働条件が必要であるが、それが実現できているのか不安の声が出ている。55歳以上のベテラン社員やエキスパート社員の労働条件の改善に向けた取り組みについて教えていただきたい。また、工務職場では近年、若年層の離職が続いている。せっかく育てた人材が離職するのは、会社と組合双方にとって大きな損失である。手当や業務量といった課題等により、ＪＲで働くことに対する魅力が低下していることの現れではないかと考えられる。明るく働きがいのある職場づくりのために若年層の賃金や勤務地・業務分担といった労働条件や職場環境の改善に向けた取り組みについて教えていただきたい。

北川委員（青年女性会議）

ジェイアール四国バスにとって、燃料費の増加が経営に与える影響が大きく、１円単価が上がれば４００万円経費が増加する状況である。今後の燃料費増加に対し、会社も対策を考えていると思うが、組合としてどのように対応していくのか教えていただきたい。

ジェイアール四国バスは、ＪＲ四国のように定期的な新入社員の採用活動を行っていないため、青年組合員が非常に少なくなっている。会社に対し定期的な採用を訴えていただきたい。

嶋田副委員長

本部としても、安全意識の更なる高揚は必要だと認識している。昨年、福知山線脱線事故現場への献花に参加したが、改めて命の尊さや安全運行の重要性を肌身で感じるものであり、安全意識の向上に繋がるものと認識している。しかし、組合行事として計画していくには経費等多くの問題もあることから、今後の検討課題とさせていただきたい。

エキスパート社員の労働条件の改善については、平成25年４月から動力車乗務員に対し短日数勤務制度が導入されることとなった。工務職場等他の職場にも導入ができるよう引き続き粘り強く交渉していきたいと考えている。若年層組合員の労働条件や職場環境の改善についてはこの間も会社に訴えてきているが、今春闘においても、魅力ある働きがいの持てる制度や職場環境改善に向け、引き続き強く訴えていきたいと考えている。

大谷執行委員

安全セミナーを１月に開催したが非常に好評であった。今後も、更なる安全意識高揚が図れる研修等を企画したい。

ジェイアール四国バスは、動力費等の上昇による経営への影響が大きいことは認識しつつ、動力費等の外部要因の変動に影響を受けにくい安定した会社づくりが必要であり、会社は、変動をも見越した長期的なビジョンを示す必要があると考えている。そうすることによって、将来的な要員需給、賃金体系なども見えてくると思う。会社に対し引き続き、以上の内容を訴えていきたい。

眞鍋執行委員

高速鉄道の導入については、本部としても、ローカル線も含めた四国の鉄道を守るためにも高速鉄道の導入は必要であると考えている。平成26年度以降に本四高速料金が全国共通の水準になれば、鉄道運輸収入はさらに減少することが想定され、現在の路線の維持もできなくなる恐れがある。このまま何もしなければ、座して死を待つこととなる。そうならないためにも、収益の柱として鉄道の高速化は必要である。

今後開催予定の全分会長会議等において、問題の共有化を図りたいと考えている。

昨年の衆議院選挙において、民主党は野党となったが、ＪＲ四国労組の政策に取り組むスタンスに変わりはなく、これまでと同様にＪＲ連合の一員として産業政策を推し進めていく。具体的には、昨年発足させたＪＲに関わる中長期政策プロジェクトチームにおいて、三島・貨物の経営安定化等に向けた提言を行う予定である。また、所属議員は少なくなったが、四国の鉄道を考える国会議員連絡会を引き続き開催し、四国選出の民主党所属国会議員に対しＪＲ四国の現状と今後の課題を訴えていく予定である。

音地委員（愛媛支部）

動労西日本は、今年１月に開催した第６回定期大会において組合規約の改正により、組合員の範囲を拡大し、ＪＲ四国も対象となったとの情報がある。詳細な情報があれば教えていただきたい。

田中委員（営業部会）

安全・安定輸送を完遂

する観点から、適正な休養をとるため、鳴門駅乗務員宿泊所の個室化をお願いする。

旅客傷害事故を防止する観点から、特急列車停車駅のホーム嵩上げをお願いする。

新春セミナーにおいて安全を取り上げていただいたが、このような安全セミナーを全組合員に対して開催することを提案する。

浅岡書記長

動労西日本の組織拡大行動は今に始まったことではなく、2年程前から運転所前でビラ配布をするなど活動している。運転所前でのビラ配布に対し会社の管理者が、敷地内への立ち入りは禁止である旨の忠告を行ったところ、動労西日本のホームページには、『ビラ配布行動に対し、激励の言葉を受けた。』と虚偽の掲載がされた。このような事象もあることから、JR四国労組の組合員は動労西日本のビラ配布等に関わりを持たないようにしてほしい。

嶋田副委員長

乗務員宿泊所の個室化や特急停車駅のホーム嵩上げの必要性はこれまでも継続して訴えてきている。費用の問題等から全てを一度に実施することは困難であるが、今後も引き続き会社に対し訴えていきたいと考えている。

安全に関するセミナーの開催については、今後検討課題としたい。

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・バス事業者にとっ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、昨年の9月29日に走行中の特急列車から脱落した車両部品が、車両の窓ガラスを突き破り、お客様に怪我を負わせるという、一歩間違えれば人命を奪う、安全を確保する上で看過できない事故が発生した。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、その対策は会社がキチンと講じていく関係を今後も確立させていかなければならない。

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。

2013春闘の取り組み

JR四国の今年度の通期見通しは、機構特別債券受取利息収益等により当期純利益23億円となっているが、依然として厳しい状況が継続している。また、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。

さらに、自公政権は「アベノミクス」により、デフレ経済から脱却を目指し経済政策を断行するとしているが、インフレとなり物価が上昇しても、賃金が据え置かれたままでは、ますます可処分所得は減少してしまうこととなる。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」を目指しベースアップの獲得に取り組む。

具体的には、JR連合統一要求、純ベア1，000円を平均賃上げ方式で要求することとする。また、エキスパート社員および契約社員については「月額基本賃金の3％、時間給額30円」の引き上げを要求していくこととする。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。

また、ジェイアー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こととする。

政策課題実現

国交省が昨年出した「今後の本四高速料金の基本方針」において、将来の本四高速の料金は、全国共通の水準とすることを基本としたうえで、平成26年度より導入することを目指すとしている。私たちは、この施策によって競合する鉄道やフェリー等の公共交通機関への影響が甚大であると考えている。

また、一昨年、三島特例・承継特例については3年間の延長、軽油引取税については5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。

参議院選挙の取組み

昨年末に実施された第46回衆議院選挙では、民主党は歴史的惨敗を喫し、民主党政権は3年3ヵ月の短命に終わった。民主党に対しては、党の立て直しを早急に図り、国民の信頼を取り戻すための取り組みを積み重ねていく事を望む。しかし、民主党政治の全てが悪かったのだろうか、長引くデフレ経済を作ったのは、どの政党だったのか、働いても報われないワーキングプアと呼ばれる低所得者層を増大させたのはどの政党であったのか、規制緩和に邁進する自公政権に対する健全な対抗勢力として、民主党は役割を果たしていかなくてはならない。四国の鉄道を考える国会議員連絡会で御尽力をいただいている議員の当選はもちろんではあるが、併せて全国比例推薦のさだみつ克之候補の当選に向けて、全組合員一丸となった運動を展開して頂く事を要請する。

JR連合四国地協定期委員会 2013春闘討論集会開催

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16日、高松市「義山荘」において、第21回定期委員会及び2013春闘討論集会を開催し、新年度の運動方針及び役員体制を決定した。

冒頭、中濱議長は、「グループ各社を取り巻く状況は、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」と訴えたほか、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、定期委員会終了後開催された春闘討論集会では、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発労組の代表者など約50名が参加し、JR連合の中原政治部長から、「2013春季生活闘争を取り巻く情勢及びJR連合方針」について提起があった。

その後、事務局より四国地協の取り組み方針が提起され、討論の後満場一致で採択され、中濱議長の団結ガンバローで討論集会を終了した。

【JR連合第25回中央委員会開催】 2013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、豊橋市「ホテルアソシア豊橋」において、「第25回中央委員会」を開催した。中央委員会には、加盟単組から中央委員、特別中央委員、傍聴者など約200名が参加し、「結成20年の歩みと成果を糧に、政策制度、組織課題を解決し、安全で社会に信頼されるJRを築こう！」のスローガンの下、安全の確立、13春闘勝利、民主化完遂と組織の強化、政策実現、参議院選挙勝利などを柱とする当面する活動方針について満場一致で決定した。

冒頭、挨拶に立った坪井会長は、「JR連合は昨年5月に結成20周年を迎え、6月の第21回大会で『未来宣言』を発表した。その実現に向け、一歩一歩着実な取り組みを行っていきたい」と決意を述べ、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、役員の一部補充、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、嶋田副委員長が発言し、「日々の安全安定輸送を最前線で支え、JR四国の責任組合として収入の確保や、各種経費節減及び効率化への協力をしている組合員に対して、JR連合7単組及びグループ82単組が一丸となって挑む春闘の重要性や、その意義をしっかり議論して意思統一を図り、四国もJR連合産別統一要求に沿って精一杯取り組んで行きたい。

営業赤字を経営安定基金運用益で補填して、何とか地域交通を守っている四国は、国の施策やその時々の外部環境の変化に大きく左右される非常に経営基盤の脆弱な会社である。今後、将来的に安定した経営を継続するためには、四国の都市間輸送の抜本的高速化が必要と考えるし、実施されたら間違いなく収入が激減するであろうJR四国にとって喫緊の課題である平成26年問題等に対し、その適切な支援措置についても、昨年立ち上げた政策PTと併せてJR連合の強いリーダーシップを発揮して頂きたい」と述べ、討論に参加した。

第18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23日、高松市において、第18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14名の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、「女性が働きやすい環境にするには？」という議題でグループディスカッションを行い、活発な意見交換が行われた。