



JR四国労組新聞

J R S U

2014年
3月10日
No.9(417)

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://jrshu.jrsu.com/
発行責任者/中濱 齊
編集責任者/眞鍋健治

第27回定期本部委員会

2014春季生活闘争方針決定！ 純ベア3,000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円以上を目安に要求

JR四国労組は2月7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27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・交通労協から来賓を迎え、J R連合から上村企画部長に参加頂き、「未来へ向かって 新たな挑戦!!」をメインスローガンに「安全・安定・安心輸送の確立」「2014春闘勝利」「政策課題の解決」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18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



2014春闘方針

世界経済は、金融のグローバル化と膨張を背景に、日本経済にも大きな影響を与え、その規模も年々大きくなっている。海外の景況感改善傾向にあるものの、成長率は弱く、予断を許さない状況が続いている。国内では、株価上昇や円高は正が進んだこともあり、景気は回復局面にあると言われるが、安倍政権による経済政策の影響は、実体経済にまでは十分に及んでおらず、円安・株

高による期待先行の結果とみるべきである。一方で、所得の二極化はますます進み、年収200万円以下で働く人たちは1,000万人を越え、その約7割近くを非正規労働者が占めている状況である。その上、非正規で働く人の30・34歳の既婚率は27%で、正社員の約60%を大幅に下回る状況である。このように、若者を結婚や子育てが困難な状況に追いやり、少子化を加速させることは社会保障制度はもろく、日本

「傷ついた雇用や労働条件」を復元するため、連合は、2014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、すべての働く者の生活改善・格差是正に向けた運動を強力に進めていくとし、正規・非正規、組織・未組織、企業規模を越えて、すべての働く者の処遇改善を図るため、月例賃金の引き上げにこだわることで社会的相場を形成し、社会全体に波及効果を高める運動を繰り広げなければならないとしている。

R四国の経営環境、そして連合・J R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。2014春季生活闘争は、J R連合としての産別統一要求を掲げた意義と、要求の根拠をしっかりと訴え、J R四国とジェイアール四国バス、J R四国グループに働く組合員の賃金と条件はどうか、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、しっかりと議論し意思統一をお願いする。

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を守るべき使命であると位置づけ、安全を最優先する。JR四国は、JR四国バス、JR四国グループに働く組合員の賃金と条件はどうか、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、しっかりと議論し意思統一をお願いする。



西口議長 (徳島支部)

向上、そして、それらの不具合や問題点をいち早く察知し、対策を打つた切の現場からの報告が大切である。そのことが励みとなり、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、命を運ぶ営みにあわせて、油断をしたり、手を緩めたり、ましてや手を抜くことなどは絶対に許されない。

報道によると、J R北海道では、解雇者5名を含む75人が処分されたうえ、J R会社法に基づき初めの監督命令と、鉄道事業法による2度目の事業改善命令が出された模様である。同じ鉄道事業に働く者として「他山の石」として受け止め、「安全運行の大切さ」をかみしめなければならぬ。前々回の大会で私は「安全と科学と技術の計算の上に成り立つ」という安全の信頼が、その「科学」と「技術」と「信頼」は、日々、皆さんが職場で繰り返している「あたりまえ」によって確保されている。「あたりまえ」の安全輸送を誇りを持って下さい。『と訴えた。今回のことで残念な事は、J Rをご利用頂く多くの方からその失ったことである。毎日列車が走り、安全に運行されている「あたりまえの安全」は評価されず、「信頼回復」への道のりは極めて厳しくなった。

政策課題実現の取り組み

J R四国は、新たな支援措置を頂き、経営の自立を目指して、可能な限りの経営努力を積み重ねているが、4月からの消費税増税や、本四架橋の料金見直しと割引制度の延長など、取り巻く状況は厳しくかつ不透明である。これらが実施されれば、フェリー・バス・鉄道などの公共交通には大きな影響が想定され、J R四国における経営自立計画の達成は極めて難しくなる。そしてその影響は、我々の雇用や労働条件の低下を招くこととなる。これら国策による外部環境の変化は、我々の自助努力を遙かに超える。四国の鉄道発展を遂げ、このころ、維持する事さえ困難な状況に陥ってしまう。

質疑討論(要旨)

岡本委員 (香川支部)

昨年の夏季手当、年末手当共に対前年を上回ったことに感謝申し上げると共に、今後も期末手当の水増し維持をお願いする。今春闘では定期昇給の確保を絶対条件にベア獲得に向け取り組みの強化をお願いする。連合の春闘方針は4%の賃金改善を目指すとなっているが、J R四国労組が求めるベア3,000円の根拠を教えてください。ジェイアール東日本労働組合とJ R労働組合との組織統一については、J R四国労組の基本的なスタンスとして、各単独でそれぞれの規約・規則に則って統一するのは自由であるが、J R連合への加盟は時期尚早であるという認識であると思うが、これら提案を策定し、国

明していただきたい。また、J R連合に今回の件についての統制委員会が設置されたが、こちらに設置していただきたい。説明していただきたい。

角野委員 (愛媛支部)

春闘について、J R四国労組は平成13年を最後にベアを勝ち取っていない。連合が5年ぶりにベアを要求しているし、平成26年4月には消費税率が上がるなどから可処分所得がさらに低下する。LCCの就航や本四高速料金の値下げ等により、J R四国を取り巻く状況は非常に厳しいと認識するが、是非ともベア獲得に向け、交渉の強化をお願いする。

井村委員 (高知支部)

J R連合は第26回中央委員会において、賃金は最大の労働条件という意思統一のもと、純ベア3,000円の方針を決定し、J R四国労組もJ R連合の方針を基本に定昇確保と賃金引き上げ、制度政策要求等具体的な提起がされたが、産別統一要求、統一闘争の意義を再確認し、連合の交通運輸共闘連絡会議の一員として取り組みの強化を図らな



ればならない。本日決定する春闘方針はＪＲグループはもとより、各県中小非正規正労働者の全ての波及効果として表れる。本日も現場の熱い想いを受け、交渉の強化をお願いする。

土佐市議会議員選挙が４月20日に実施される。総合交通体系の確立を具現化するのには、まさしく政治闘争であり、組織内候補である江渕土佐生氏の必勝に高知支部総力で取り組む決意を述べる。

ＪＲ四国では過去10年以上ベアが実現されておらず、今の青年女性組合員のほとんどがベアを経験していない。今年こそベアを勝ち取っていただき、「春闘」が組合員の生活改善において非常に重要な取り組みであることを、次代に担う青年女性組合員にしっかりと示していただきたい。ベア獲得が難しいのであれ



（青年女性会議）



ば、手当の改善、新設や技能
手当の改訂、期末手当
の増額といった賃金獲得
の方法も選択肢に加
えていた。だいたい。

昨年の期末手当については、鉄道運輸収入の減少傾向が続く中で、前年を上回ることができた。これは組合員の日々の安全・安定の輸送に対する取り組みをはじめ、増収活動や政策課題解決に向けた様々な取り組みの成果である。この間の組合員とともに、今後も引き続き全力での取り組みをお願いしたい。

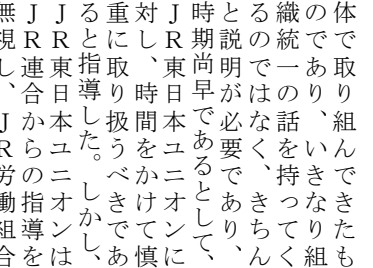
春闘については、定期昇給の確保を大前提にベア獲得に向けて取り組みの強化を図りたいと考えている。ベア要求は3,000円の根拠については、連合の方針としては、定昇・賃金カーブ維持分2%、生産性向上分など賃上げ1%以上、格差是正・配分のゆがみの是正1%を目安の合計4%を指すとしている。JR四国においては、定昇はこれまで獲得してきたのし、賃下げの実施等もないため配分のゆがみがないと考える。そのため、賃上げとして1%を求め、3,000円を要求することとしている。また、指令員手当や技能手当の新設、増額等、総合生活改善闘争と位



置く、賃金以外の部分については求めていく。36協定における時間外労働時間を150時間以内として求める根拠について、連合の「組合中、期時短方針」に定める「ワーク・ライフ・バランスの実現に向けて労働時間の適正化の目標とされた時間標準を要求しているものではない」というものである。

単組民主化J闘争連合全
 きた連合が取り組んで
 性であるが、この主
 Jで、は、組の自主規
 則に則り、おける組の統一主
 連合に執行部と規定は、R
 する旨をいきなり報告
 いるものではない。R
 合と組織統一を考えて
 合に對し、オンがJRR
 日本、昨年11月、JRR
 行、つていた運動の共
 が、様々な運動の共
 ら、様々なた運動の共
 JRR労働組合は以前か
 革マル派の組織が導いて
 るという疑惑がある。い
 足らぬ組織の脱退し、ど
 東労組からの結果、J
 派、閣争いの結果、J
 （JRR旅客鉄道労働組合
 日本、総連に加盟する東
 JRR労働組合（JRR労働
 組合の組織統一、は、い
 ユニオン）とJRR労働
 労働組合（JRR労働
 ジェイアル東日本

浅岡書記長



体で取り組んできたものであり、いきなり組織統一の話を持つてくるのではなく、きちんと説明が必要であり、時期尚早であるとして、J R 東日本ユニオンに対し、時間をかけて慎重に取り扱うべきであると指導した。しかし、J R 東日本ユニオンはJ R 連合からの指導を無視し、J R 労働組合と組織統一をしたものである。

ついでには、ＪＲ連合の副会長である東日本ユニオン今回の渡辺委員長に對し今回の一連の事柄を理由に緊急措置とし執行権の停止を行つたものであり、統制委員會において、渡辺委員長とＪＲ東日本ユニオンに對して、今回の事柄に對しての制裁が必要か否か、制裁がなければならないかどうかの議論裁が妥当なのかを議論するものである。２月４日のＪＲ連合中央委員會で統制委員會の設置が承認され、今年６月の定期大会で結果を報告できるように議論を重ねる予定である。

江洲議員の選挙については、地元高知県協が主体となつた取り組みを要請すると共に、四国地協としても全面的にバックアップしたといと考えている。

**高島委員
(青年女性會議)**

結婚・出産・育児等を理由に退職する女性組合員が多く、女性が一生涯働くにはまだまだ環境が整っていないと考える。女性が働きたい社会・会社を目標とする。労働組合としても抜本的改革・検討を要する。

女性が真に必要とする制度・設備は、私達女性自身が求めていくことが必要であると考



えており、このような大会・委員会やレディーズミーティングなどの機会を通じて、きちんと発言・要望を、きちんとが正規のルールであることは理解している。ただ、正直なところ大勢の男性の前では言いづらいことや伝えるくいことも多々ある。女性組合員の真のニーズを抽出するため、女性組合員・準組合員を対象とした無記名方式でのアンケート・意識調査の実施を提案したい。



対する短日数勤務制度は組合からの要求に、に基づき制度化されたが、短時間勤務制度の導入も引き続き求めている。

地上運賃收受型ワンマン運転は試行段階だと認識しているが、ドアセンサーやホームセンサー等のハード対策の導入に向けた検討はどのような状況なのか教えていただきたい。

ハード面での安全対策ができないのであれば、複線区間でのワンマン運転の廃止を要望する。

岩水委員
(青年女性会議)



国労四国は、昨年の大会で委員長が交代し、組織拡大へ運動方針転換を図ったと聞いている。現在、国労組合員による具体的組織拡大行動・事例の情報があれば教えていただきたい。また、国労組合員による研修センターでの新人社員に対するビラ配りが今年も行われるのか情報があれば教えていただきたい。

南海トラフ大地震への対策が不十分だと考える。防災対策室等専門部署の設置を提案する。また、牟岐線における乗務員の連絡手段が電話となつていて、異常時に確実に連絡がとれる体制を確立するため列車無線の導入をお願いしたい。



赤松委員
(愛媛支部)

契約社員の育児休暇の期間は1年であるが、社員と同じ3年にするなど、期間の延長をお願いしたい。

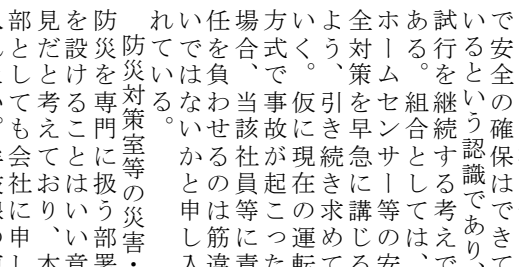
ワーブプラザも要員不足である。女性が多い職場であり、育児休暇を取得する者もいる。常にお願したい。また、旅行業の将来展望を会社はどう考えているのか教えていただきたい。

嶋田副委員長

今春闘においても総合生活改善闘争として諸制度の改善も求める。仕事と育児・介護など、「仕事と生活の両立」に向け、充実・改善を求め、社員と契約社員との制度面での違いについても均等・均衡処遇の実現に向けて引き続き改善を求めていく。

保存休暇を持っている人と持っていない人がいることから、配偶者の出産又は出産に伴う入院付き添い場合のように引き続き求めているように引き考えていく。

エキスパート社員の多様な働き方の一つとして昨年短日数勤務制がつくられたが、一度年実施したアンケート調査では、短時間勤務制を求める声も多かったことから、本制度の新設や乗務員に対する専用行路の新設



等を引き続き求めていきたい。

ＩＴＶやホームセンサー等ハード面での安全対策ができないのであれば、地上運賃収受型ワンマン運転はやるべきであると本報は以前から訴えている。

これに対し会社は、ホームセンサー等の安全対策は引き続き勉強しているが、現在のやり方

で安全の確保はできているという認識であり、試行を継続する考えである。組合としては、ホームセンサー等の安全対策を早急に講じていく。仮に現在の運転方式で事故が起こった場合、当該社員等に責任を負わせるのは筋違いではないかと申し入れている。

防災対策室等の災害・防災を専門に扱う部署を設けることはいち意見だと考えており、本部としても会社に申し入れた。牟岐線の連絡体制の構築は非常に重要な事柄であり、異常時等に連絡体制が途切れることがないように体制の整備を会社になてしている。

ワープ等旅行業の雇望については、インターネット販売が主流となつてきている中でどのような体制がいいのか勉強している。会社から旅行の説明があつた。旅行の将来展望について引き継ぎ協等においていく。適正な要員の確保についても訴え続ける。

浅岡書記長

国労四国の委員長が交代したが、組織拡大に向けた取り組みについて認識している。現任の国労組合員がJR四国労働組合員に組織拡大の働きかけをしたという情報



はない。国労組合員が
新入社員に対してチラ
シ配布を2年前から実
施しているが、今年も
実施するという情報が
ある。JR四国労組と
して新入社員の全員加
入に向けた取り組みを
今年もしつかり取り組
むつもりである。

眞鍋執行委員

女性社員が生涯にわたって働きやすい職場環境をつくることは本部としても重要だと認識しております。経営協議会等において、社員として雇用された以上、60歳の退職まで責任を持つて働く場所の確保をするべきであると訴えている。抜本的な改革・検討については、本部として引き続き勉強している。また、女性社員が働きやすい職場環境をつくるには、女性組合員に対する無記名アンケートについても、過去に実施したこともありますが、改めて実施する方向で検討したい。

森安委員（本社支部）

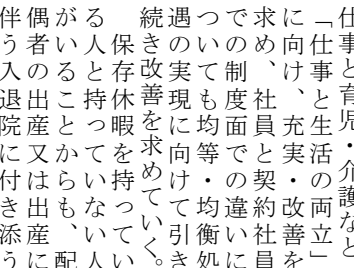
以前から言われていることであるが、技術継承が喫緊の問題でもあり、工務系職場でも年齢断層が大きくなり、非常に大きな課題となっている。技術継承をスムーズに行うため、ベテラ



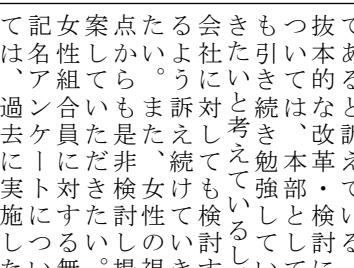
立川委員
(青年女性會議)



川崎委員
(運輸部会)



生活改善闘争とし



で責任を持つて働
所の確保をするべ

森安委員（本社支部）

以前から言われていることであるが、技術継承が喫緊の問題である。工務系職場でも年々断層が大きくなり、非常に大きな課題となっている。技術継承をスムーズに行うため、ベテラ



ンと若手の橋渡し役となる中堅社員に対する手当の新設や増員等、社員のモチベーション向上のための努力をお願いしたい。また、以前から求めているが、輸送指令員に対する職務手当の新設についても、引き続き粘り強く求めていきたい。

石口委員 (営業部会)



となっているが、業務の内容からして運転部会との繋がりが強いと感じる。部会の割り振りについて検討をお願いしたい。

森委員 (愛媛支部)



客室乗務員の退職等により、客室乗務員の要員が足りなくなり、松山運輸所の車掌が客室乗務員の助勤となり、運転士が車掌を兼務することとなったが、どの運転区所も要員が足りない状態である。全ての区所において適正な要員の確保をお願いする。

今年3月のダイヤ改正以降、運転士が行きは車掌として乗務し、帰りはワンマン運転で帰るという行路ができるが、今後このような行路は増えるのかどうか教えていただきたい。

大西委員 (香川支部)



今年の年末年始輸送期間中に、土休日運休列車を12月28日から1月5日まで土休日関係なく運休の取扱いとしたが、お客

さまへの周知がほとんどできていなかっただけでなく、乗務員に対しての周知もできていなかった。普段と異なる取扱いとなる場合は事前の周知を徹底するようにしていきたい。

車両故障について、1500型の推進軸落下事故や113系車両の起動不能、200系車両の過給器からの白煙発生や留置時の転動等車両故障事案が多発している。安全対策を第一に考え、きちんとしたメンテナンスができる体制づくりを会社内に求めている。

地上運賃収受型ワンマン運転の試行がこれから継続するみたいであるが、2両目の車内秩序の維持が問題である。2両目の状況把握のため、車内カメラの設置を要望する。

嶋田副委員長

年齢断層による技術継承問題は、工務系職場のみならず喫緊の課題だと認識しており、経営協議会等あらゆる機会において、その改善に向けて取り組むよう会社に申し入れている。手当の新設や増額については、業務内容やその特殊性、責任の度合いなどを精査し求めていきたい。輸送指令員に対する職務手当の新設については2年ほど前から求めているが、引き続き求めていきたいと考えている。

徳島駅輸送業務の勤務体系の見直しについては、具体的な問題点や改善方法を改めて教えていただきたい。職場における年齢構成の問題については、どの職場でも抱えている問題であるが、現在、若手社員が徐々に増えており、今後改善されていくと考えている。

部会の割り振りについて、本社の輸送指令は運転部会に所属しているが、駅の運転関係は所属が駅

のため営業部会の所属となっている。今後、部会三役会議等で議論し、駅の運転関係は運転部会所属の方が適切であると判断されるのであれば、所属部会の変更を検討してもらいたいと考えている。

客室乗務員の要員不足に伴い、運転区所から助勤で対応していることについては、本部も問題として認識している。新たな運転方式として客室乗務員が乗務する列車が導入されて3年以上が経過したが、当初の計画通りには進んでいないと本部も考えており、経営協議会等で会社に対して見直しを含めた何らかの対策を講じるよう訴えている。

3月のダイヤ改正後に松山地区と高知地区において運転士が車掌業務を行う行路が導入されるが、行き先地で何時間も待機して運転士として戻るよりも車掌として早めに戻った方が拘束時間も短くなることから効率的であると考えている。現時点では、今後の方向性について聞いていないが、急に増加することはないと思われる。

年末年始期間中に平日にも関わらず、休日運用を実施することを乗務員もお客さまも知らなかったことはサービス上問題があり、会社には今後このようなことのないように申し入れている。

車両故障が多発していることについては、故障事故が発生する度に付議を出しており、部品の取替等メンテナンスを早急に行うよう申し入れている。特に113系車両については、早急に廃車とするよう申し入れているが、現状では、朝夕の通勤・通学時間帯の車両として代替がきかないため

に使用しているものである。組合としては、それであれば、仮に車両故障等で113系が運行不能となったとしても、関係社員に責任を負わせることは絶対にしていないよう強く申し入れている。

技術継承について、駅社員においては年齢断層を防ぐため、ワープにおいては旅行業者としての技能を維持するため、若手社員の計画的な配属をお願いする。

3月以降、ICカードの使用範囲が拡大するが、今後の拡大計画等があれば教えていただきたい。徳島ヴォルティスからJ1に昇格し、県内外から人が集まると思われる。このチャンスをも有効に活かすため、PR活動をしっかり行うよう会社に申し入れている。

佐藤委員 (青年女性会議)



3月のダイヤ改正以降、女性車掌が高知地区の乗泊所を使用することになったと聞いたが、乗泊所の確認をしている管理者は男性目線ではないか確認していいと思う。職場の管理者に対し、男女平等参画の必要性についての教育が必要であると考える。

田中委員 (営業部会)



技術継承について、駅社員においては年齢断層を防ぐため、ワープにおいては旅行業者としての技能を維持するため、若手社員の計画的な配属をお願いする。

安藤委員 (香川支部)



55歳以上の社員の基本給については、経過措置を経て、55歳に達する日の属する月の翌月から81%となるが、誕生日による不公平感をなくすため、適用開始を55歳となる年度の翌年度初に統一することを提案したい。併せて、90%程度への増額を求めている。

地上運賃収受型ワンマン運転について、車掌の一部が係員として乗務しているが、そもそもの車掌の運用に支障をきたしていることから、今後の方向性を教えていただきたい。

WebTIDについて、駅や運輸所には設置されているが、児島駅、宇多津駅及び多度津駅等の乗務員の休憩所にも設置していただきたい。

嶋田副委員長
駅・ワープにおける若手社員の計画的な配属については、引き続き会社に対して申し入れていく。

3月以降、ICカードが高松から多度津駅間に拡大されるが、今後の計画について会社からは、利用状況等を考慮したうえで検討していきたいと説明を受けている。

徳島地区の新たな素材に対するPRについても会社に申し入れている。

55歳以上の基本給については、100%を目指したいと考えている。また、その適用を55歳となる年度の翌年度とするのは、不公平感を解消するためにも求めていきたいと考えている。

WebTIDについて、駅には順次設置されているが、乗務員詰所には設置されていない状況である。乗務員がお客様へ列車運転状況の案内などが出来る状況を整え、引き続き設置について強く求めていきたい。

地上運賃収受型ワンマン運転の係員については、ゆうゆうアンパンマンカーに乗務しているアンパンマンスタッフで乗務しているものであり、今後拡大することはないと思われる。

JR四国においては、女性の管理者が少ないのが現状であるが、男性も女性目線に立つて物事を考えることも必要であり、本部として引き続き男女平等参画推進に向けて取り組んでいきたい。また、会社に対しては、社員教育の必要性を訴えていきたいと考えている。



現在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を乗じた額となっており、56歳以降大幅に減少するシステムとなっている。また、55歳までの上げ幅は17万円程度であり、55歳まで勤めたとしても21万円程度となり、そこで19万円に減少し、そこから毎年減少することとなる。モチベーション維持のためにも、55歳以上の在職条件の向上をお願いする。

中間委員 (香川支部)



組合員は冬期でも夜間の屋外作業をしている。防寒性・作業性を兼ね備えた防寒着の導入をお願いしたい。また、現在支給されている雨具は非常に作業性が悪いので改善をお願いしたい。

北條委員
(運輸部会)
1500型車両8次車に車内モニターが設置されたが、これまでの取り組みに感謝申し上げる。



他の車種への展開も引き続きお願いしたい。契約社員車掌について、若しくは3年乗務した後、運転士となるため適正検査や脳波の検査を受ける、3年になると思われるが、3年後ではなく、契約社員車掌として採用する際に検査を受けるべきだと考える。

昨年運輸部会から検修業務についての答申を出したが、現状について教えていただきたい。

防寒具について、機能的な防寒具となるよう、現場の声を反映するべきであると経営協議会等で訴えている。雨具については、改善すると聞いているが現状を改めて確認したい。

1500型の車内モニターについては、他の車両への展開を本部としても求めていきたい。運転士登用を前提とした契約社員車掌採用時の検査は運転適正検査のみであった。すべての受験者に対して、事前に脳波検査を実施するのは時間的な問題等の諸事情で困難であったようだが、組合としては、運転士登用試験の際に脳波検査で不適確となることも否めないので、このことから採用時に全ての検査をすべきであったと考える。今後は、事前に適切な検査等を行うよう会社に申し入れている。

検修業務に関する運輸部会の答申の内容について

大谷副委員長



浅岡書記長
総括答弁



安全・安定・
安心輸送の確立

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、今日まで労使を挙げて取り組んできた。しかし残りながら、昨年8月29日、運転中の普通列車の推進軸が外れて、約5時間30分という長時間停車する事故が発生した。幸い今回の事故による傷害事故はなかったが、車両部品等の落下事故がこの5年間で5件も発生するなど、

**JR連合 四国地協定期委員会
2014春 懇討論集會開催**

**JR四国労組及び
各グループ労組の**

JR連合四国地方協議会は2月15日、宇多津町「ホテルサンルート瀬戸大橋」において、第22回定期委員会及び2014春開討論集会を開催し、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。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、定期委員会終了後開催された春闘討論集

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、その対策は会社がキチンと講じていく関係を生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。

2014春闘の
取り組み

J R四国の中間決算は、機構特別債権受取利息収益等により純利益32億円、通期の見通しは純利益59億円となっているが、鉄道運輸収入は依然として厳しい状況が継続している。しかし、組合員の生活実態も4月からの消費税率アップや物価上昇等による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・J R連合方針を踏まえ、本委員会でも議論した定期昇給の確保を絶対条件として、

会では、ＪＲ四国労組、ジェイアール四国メンテナンス労組、四国キョスク労組、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連合の吉田教育部長から、「2014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における具体的な

政策課題実現

昨年末に政府から公表された高速道路料金の基本的な考え方は、私たちが訴えてきた多くの主張を受け入れた部分も含まれているが、鉄道やフー

春闘方針が提起され、討論の後満場一致で採択された。最後に、中濱議長が団結ガンバローで集会を終了した。

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3、100円を平均賃上げ方策で要求することとする。また、エキスパート社員及び契約社員については秋の契約更新時に「月額基本賃金の3%、時間給額30円以上を目安」に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、本日の意見筈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

のグループの合計0式員、額、引結、働に等とを合をが。四改R

リ等の公共交通機関の影響等引き続いて取組まなければならない問題が多数残されているが、今後とも私たちが考え方が反映されよう継続した取り組み鋭意展開していく。

また、2012年に三島特例・承継特例にいては5年間の延長、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、あまで時限立法であり、後のJR四国の将来像を見据え、現行支援策の久化の創造へと運動をあげるためにも、JR連の一・JR三島・貨物経安定化プロジェクト「鉄道特性活性化プロジェクト」との連携をさら強化し、政策課題の実に向け、議論を深めタムリーな取り組みを図っていく。

「JR連合第26回中央委員会開催」
2014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4日、京都市「ホテルグランヴィア京都」において、「第26回中央委員会」を開催し、加盟単組から中央委員、特別中央委員、傍聴者など約200名が参加した。

前田副会長の挨拶で始まり、議長に大谷副委員長を選出し議事が進められた。

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、14春闘勝利、民主化完遂と組織の強化、政策実現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。

JR連合を代表して挨拶に立った松岡会長は、「2014春闘に

案があり、各単組及びグループ労組代表など9人が委員会方針を補強する活発な発言を行った。

J R 四国労組からは、眞鍋執行委員が「①安全・安定・安心輸送への取り組み、②2014春闘への取り組み、③政策課題解決に向けた取り組み、④民主化

委員会は「新たな飛躍にむけ、政策制度、組織課題を解決し、安



その後執行部より、役員の一部補充並びに中央委員の変更、大会以降の経過報告、当面する活動方針案及び統制委員会の設置等の提



「組合」について発言し、討論に参加した。

第19回レディーズ
ミーティング開催

本部青年女性会議
は2月22日、高松市
において、第19回レ
ディースミーン
グを開催した。



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。

自賠責共済募集のお願い！

**自賠責共済について、交運共済は、「予約募集方式」を中心に
取り組んでいます。今後、職場訪問時に必要により現地で
「共済会議」を開催します。「予約募集」を希望される組合員は
お気軽にお声をおかけください。**

【お問い合わせ先】

JR職域生協（全国交運共済生協四国事業本部）

JR 086-2592

(FAX) 086-2591

NTT (087) 821-2163

(FAX) (087) 821-2166

