



第34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10日・11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34回定期大会を盛大に開催した。大会スローガンとして「職場で夢を語ろう！次代への挑戦！」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を柱とした運動方針を満場一致で可決した。



も時代は大きく変わろうとしている。今後、厳しい状況になろうとも、力を合わせ乗り越え、新たな教訓と知恵を次の世代に残していこう」と訴えた。



大会には、連合四国ブロックを代表して連合徳島森本会長をはじめ、各界から多くの来賓が駆けつけた。JR連合からは松岡会長に参加頂き、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。

大会は、4月に亡くなられた井浦執行委員に黙祷を捧げた後、嶋田副委員長長の開会挨拶で始まった。まず、大会準備委員長の徳島支部浦川委員長より歓迎の挨拶を受けた後、石川資格審査委員長から代議員49名中、49名の出席が報告され、大会の成立が確認された。その後、議長団には森安代議員（本社支部）、尾之上代議員（徳島支部）を選出し議事に入った。執行部を代表して挨拶に立った中濱執行委員長は、方針に掲げた3本の柱について所見を述べるとともに、「JR四国労組は結成29年目を迎えた。この間私たちを取り巻く政治・経済・社会情勢は大きく変化し、そして今

経過、決算が承認された。続いて、平成27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活発な討論が行われた。各担当部による答弁の後、浅岡書記長より総括答弁が行われ、運動方針及び予算は満場一致で承認された。

また、役員改選では、今日までJR四国労組運動を積極的に牽引してきた大谷副委員長、浅岡書記長が退任され、中濱執行委員長を再任するとともに、眞鍋新書記長を選出し、新たな役員体制の下、新年度の運動を力強くスタートした。その後、弓立青年女性会議議長より大会宣言案が提起され、承認の後、JR四国労組の団結と更なる躍進を確認するため、中濱執行委員長が「団結ガバンロー」で12時に終了した。

来賓のみなさま

(順不同)

- 連合徳島 森本 佳広 会長
- 四国交運労働協 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 代表取締役社長
- ジェイアール四国バス 吉良 次雄 代表取締役社長
- 近藤 盛一 常務取締役総務部長
- 四国労働金庫 小川 俊 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 松岡 裕次 会長
- JR四国労組議員団 江淵 土佐生 事務局長



中濱執行委員長挨拶(要旨)

- 退職者連絡会 西山 實紀 会長
株式会社アイネクスト 落合 信行 専務取締役
徳島ターミナルビル 労働組合 樫本 光之 書記長

祝電・メッセージ

- 【国会議員】 小川 淳也 衆議院議員
参議院議員 玉木 雄一郎 廣田 一

- 【労働組合等】 JR北海道労働組合 ジェイアール イーストユニオン 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 (敬称略)

安全・安定・安心輸送の確立について

私たち輸送事業に従事する者にとって、「安全の確保」は最重要課題であり、尊い命を預かる重大な使命である。職場の最前線において、何よりも安全を最優先する「安全文化」を醸成しなければならぬ。それがお客様の命を守り、組合員を守りに繋がる。そのことは全ての組合員が理解しつつも、日々業務を遂行する中で、ミスすることなく実践することが難しいことも理解している。しかし、命を守るための近道はなく、ルールを理解し、遵守しなければならぬ。

組織の強化・拡大について

私たちは組織結成以来、「一企業一組合」を目指し、組織の拡大に向け取り組んできた。その結果現在では組織率92.2%となり、自他共に認める責任組合としての地位を確立した。先日、組合員の年齢構成を調べてみると、JR採用の組合員が49%に到達していた。他の単組では50%を超えている組織もあると聞いていたが、JR四国労組も来年度の定期大会では逆転しているかもしれない。それだけに次の世代へのバトンタッチは急がれる。

労働環境の改善について

2015春期生活闘争も、厳しい交渉環境の中であつたが、賃金の「底上げ」を図るため、ベアにこだわり交渉を強化した。結果、定期昇給は確保したもののベアの獲得には至らなかった。交渉中、組合員の働く意欲を維持するため「人への投資」の必要性を訴えてきたが、会社との溝は埋まらなかった。しかし、近い将来に向け、初任給を改善しなければ、新たな人材を確保することも難しくなるのではと考える。労使交渉を通じて、しっかりと議論をしたいと考えている。「職場対話行動」は、各支部の連絡体制がうまく機能し、多くの職場の組合員・準組合員と意見交換が出来たことで、例年になく多くの提言・質問を集約できた。窓口を通じ、出来る限り改善を図りたいと考える。昨年、駅の組合員の高齢化に伴う要員不足や技術継承について「まいったなし」になつていくことから、会社に改善策を申し入れた

入れ、人を育て、職場に「安全風土」を築いていくなくてはならない。労働組合の役割は、現場の声を聞き、現場の組合員が考える「安全対策」について経営側と議論し、悪いことは悪い、ダメな事はダメと経営陣にははっきり伝え、「安全監視」に取り組みと同時に、実効性のあるものに変えていくことである。鉄道事業・バス事業に求められる「確実な安全」を確保するため、職場での安全作業に関わる不具合を見つけ出し、如何に会社の安全対策に反映させるか、支部、分会、部会との連携を密にし、取り組むたいと考える。

私たちは組織結成以来、「一企業一組合」を目指し、組織の拡大に向け取り組んできた。その結果現在では組織率92.2%となり、自他共に認める責任組合としての地位を確立した。先日、組合員の年齢構成を調べてみると、JR採用の組合員が49%に到達していた。他の単組では50%を超えている組織もあると聞いていたが、JR四国労組も来年度の定期大会では逆転しているかもしれない。それだけに次の世代へのバトンタッチは急がれる。

労働環境の改善について、2015春期生活闘争も、厳しい交渉環境の中であつたが、賃金の「底上げ」を図るため、ベアにこだわり交渉を強化した。結果、定期昇給は確保したもののベアの獲得には至らなかった。交渉中、組合員の働く意欲を維持するため「人への投資」の必要性を訴えてきたが、会社との溝は埋まらなかった。しかし、近い将来に向け、初任給を改善しなければ、新たな人材を確保することも難しくなるのではと考える。労使交渉を通じて、しっかりと議論をしたいと考えている。「職場対話行動」は、各支部の連絡体制がうまく機能し、多くの職場の組合員・準組合員と意見交換が出来たことで、例年になく多くの提言・質問を集約できた。窓口を通じ、出来る限り改善を図りたいと考える。昨年、駅の組合員の高齢化に伴う要員不足や技術継承について「まいったなし」になつていくことから、会社に改善策を申し入れた

質疑討論(要旨)

西口 代議員
(徳島支部)



ところ、理解し、例えば、管理業務の委託の可能性などについて検討を進めているとの考えが示されたので、安全確保と負担の軽減について議論し、説明を受けた」と考える。大量退職時代に入った60歳以降の働き方については、この間、働く側の選択や職種・労働条件等について取り組んできたが、魅力ある制度とはなっていない。乗務員などは職場を去る人もあり、少し、遅かりし面はあるが、何とか年金満額支給開始年齢まで勤められるよう取り組みを強化したいと考える。

自動車支部は大会の冒頭で黙祷をお願いしたとおり、分社化以前より長きにわたり、その先頭に立つて支部を牽引していただいた井浦委員長を亡くしてしまった。委員長がいつもおっしゃっていた、「せめて分社化以降の組合員だけでも」との回答を、今春闘で勝ち取る事が出来た。世代間の調整も含め、交渉委員の頑張りや敬意を表す。残された運転手不足の取り組みや、改善基準告示の見直しなど、魅力ある職場づくりに向けて、JR連合とも連携しながら取り組む。

それから、工務職場では、安全対策や運転保安設備の老朽取り替え等による設備投資により、業務量が大きく増え、要員不足も平行して厳しい状況にある。まずは安全作業を第一義に、工務部会の答申にある業務体制やエリアの見直しを図るよう訴えていく。さらに、検修職場における外注先との業務移管や技術継承などについては、部会での議論を踏まえ、具体的な問題点から改善に向けて取り組む。

それから、来年の夏、第24回参議院選挙が実施される。その闘いに、「JR連合国会議員懇」であり、「四国の鉄道を考える国会議員連絡会」の広田一参議院議員が高知県選挙区より出馬する予定である。広田参議院議員には、議員懇・連絡会の活動はもろろの事、四国高速鉄道へのご理解やJR会社法改正法案の審議における、三島特例・税制特例の取り扱い等の「付帯決議」にご尽力をいただいた。我々の制度・政策課題の実現には政治の力は欠かせない。よって、来年夏の参議院選挙において、広田一参議院議員を最重要候補に推薦し、高知県協を中心にする。高知県協組合員の奮闘をお願いする。

最後に、JRは発足して29年目を迎えた。日本の大動脈と言われる新幹線は、この春、北陸に延長され、来年春には北海道にも延伸される。国の重要なインフラは四国をのぞいて、ほぼ全国で繋がる。四国では「四国の高速化検討準備会」が新幹線が建設された場合の概算事業費やB/C、四国への経済波及効果などを試算し、その必要性と重要性を訴えている。私たちも、四国の公共交通として、まずは、安全第一に、地域の人に愛される必要とされるバス・鉄道であることを認識しつつ、若者が住んでみたいと思う四国、魅力ある利便性の高い四国の交通網を目指し、職場で、地域で、夢を語ろう！ではありませぬか。そして、今年もまた、力を合わせて乗り切って、新たな教訓と知恵を次の世代に残しましょう。

衛生管理者手当について、職務手当と併給できないため、車掌には手当が支給されているが、運転士にも手当が支給されるよう改善を要請する。第二基本給については、退職金を抑制する制度であり、JR採用にとつては退職金に相当な影響が生じる。夢ややる気の持てる制度となるよう廃止をしていただきたい。徳島運輸所では、重い病気を患う者が毎年いる。乗務員への負担は増えており、JR世代も疲労は蓄積されている。適切な要員の確保について今後もしっかり上げていただきたい。また併せて、乗務員の乗務時間短縮も実現していただきたい。55歳からの基本給減額について、同じ仕事をしているにも関わらず、基本給金が減額されている。モチベーション確保のためにも、早期改善を要請する。

員としては、1・9ヶ月に近い数字を期待していた。妥結に至った最終的な決め手を教えていただきたい。

津野 代議員
(愛媛支部)



6月30日、東海道新幹線の車内に可燃物を持ち込み火災が発生し、2名の方が亡くなる事故が発生した。このような事故を防止するにあたって、会社は、どのような安全対策をするのか。列車火災事故に対する乗務員の訓練や手荷物検査など、分かっている範囲で教えていただきたい。東日本の情勢について教えていただきたい。

青木 代議員
(愛媛支部)

夏季手当が昨年より増額となったが、平成26年度決算や夏季手当2回目の交渉ニュースでの会社側とのやり取りのようにペアを我慢している組合



手当のみ支給する、という回答であった。第二基本給の改善・撤廃については、何年も前から求めている。会社の体力によつて違いもあるが、本部としては撤廃が一番望ましいと考える。改善についても今後求めていると考えている。要員の確保については、乗務員のみならず全職場の方が望んでいることであり、会社に対しては引き続き、適正な要員の確保は求めている。乗務員の勤務時間の短縮については、現状、限られた人員・列車運行体系からすると、現在の勤務時間を短縮するのは、会社の体力も勘案し、難しいと考えている。55歳以降の基本給支給率の改善については、これまでの交渉によつて81%まで引き上げた経緯がある。本部としてもこれに満足するのではなく、今後も引き続き求めていきたいと考えている。夏季手当については、最終黒字を確保したとはいえ、過去最低の鉄道運輸収入であり下がり続けている。また、営業損失も100億円を超えた状況の中、基金運用益や株価値の上昇による営業外利益で黒字を確保しているのが実態である。交渉では、当初会社は「下げ」の考えを持っていた。しかし、組合はこの間の組



手荷物の検査など、安全に関する取り組みが担当すると思われ。巡回の強化以外に具体的な取り組みは聞いていないが、異常時訓練など順次、展開していくと思われる。組合員の収入確保への取り組み、そして何より日々の安全・安定輸送への取り組みを訴え続けてきた。このような状況下において昨年より増額回答を引き出したのは、会社はそれらを精一杯評価した結果であると判断し妥結に至った。

前田 特別執行委員



先日、JR東日本ユニオンはJR連合に対して一旦、脱退届を提出したうえで、JR労組と合同での再加盟申請を提出してきた。JR連合としては、その取扱いについて協議中である。

向井 特別代議員
(工務部会)



今年の4月に行われた県議会選挙において山本悟史県議の推薦を決定し、本部・支部・分会の協力もあり、当選という結果を出すことができた。また、山本県議にJR四国労組議員団に加入していただいた。この間の組合員の尽力にお礼申し上げます。JR四国は平成31年ま



追加支援については、人工が必要とならないような使い方をしよう会社には訴えている。会社も組合の考えを理解しており、労使とも同じ考えである。

石野 代議員
(香川支部)

で5年間にわたり、安全投資と車両や線路などの修繕に合わせた960億円を投資する計画を策定している。必要な資金を確保するため国に支援を求めた、とあり追加支援がもたらえた。この支援策については、安全・安定輸送を最優先課題とし、取り組んでいかなくてはならないと考える。また、新車購入については、JR北海道の大量発注により四国の受注ができかねない状況だと聞いている。支援策の5年間という期間を延長されることも考えていただきたい。

5月3日讃岐相生駅・阿波大宮駅間のレール上に毛虫が大量発生したことに伴い空転し、普通列車が運休する事象が発生した。今回は「登り切れず」での運休であったが、下り列車であれば「停まり切れず」となり大きな事故が起る可能性を秘めている。こう配線区・危険箇所を把握し、関係箇所と協力的確な対処を行っていただきたい。現在のJR四国の列車本数を維持するためには、エキスパート社員員の雇用は必然だと理解している。エキスパート社員は0.8掛けの勤務形態のもおり、また超過勤務ができないため、現役社員への負担が大きくなると考える。現場への計画的な要員需給をお願いする。

正岡 代議員
(愛媛支部)

平成19年に電気職場の効率化が行われ丸7年が経過した。この間、改善点について提起してきたが体制の見直しに至っていないのが現状である。特に工事グループのあり方は、今の体制の大きな問題点となっている。広



範囲な担当エリアに伴う移動時間の長さや夜間作業帰りの交通事故のリスクの高さを感じている。このような問題点を昨年末に工務部会で精査し、答申書を会社へ提出している。本部も経営協議会等で議論していると思うが、現在の進捗状況や今後の電気職場がどうなっていくのかを教えてください。近年、補助金や支援策等で工事が増加しているが、工事業量の増加に伴う人員の確保ができていないのが現状である。中途採用や逆出向で補う動きは見受けられるが、退職により人員が減少するのが現実である。人員が減少するのであれば補充するなど、きちんとした方向性を出した対策をしていただきたい。

西山 代議員
(愛媛支部)



育児休職から復帰する場合、乗務員は不規則勤

務のため子供がいると続けるのが難しい。専用の日勤行路を作るなど、今後も育児と両立できるような勤務の検討をお願いする。また、親元から離れた勤務地の場合、両親に頼れないため、子供になにかあった時には、すぐに仕事を抜ける体制をとってもらえるようお願いする。

**山本 代議員
(香川支部)**



道路法に関する省令告示に伴い道路橋の定期点検が義務付けられた。この点検は跨線橋もその対象であり、線路内からの点検が必要となる場合がある。この場合は、道路管理者との協議のうえ、線路閉鎖工事及び保安停電などが必要となり一般的な線路・電路管理業務以外の新たな業務が増加する。瀬戸大橋については、協議と準備に時間を要し本年度からスタートした。本四道路橋については、今回の省令改正に伴い、本四備讃線における管理業務が大幅に増加することが明らかである。さらに現在行われている耐震補強工事も増加する見込みである。このまま業務量の増加・煩雑化が進むと安全を確保できなくなり、事故を起こしかねないと考えられる。本四備讃線に関することを専門とした本社機関と現業機

関を新たに設置することの有効だと考える。現在、四国新幹線を整備することについて、関係機関への働きかけ及び協力を求めるなど進めている中、四国新幹線の実現、その後の維持管理が必須であることから早期に体制を構築し、ノウハウを蓄積することが必要だと考える。

嶋田副委員長

山本県議のみならず、市議会議員においても全員当選させていただき、香川県協の皆さんにお礼申し上げる。

追加支援については、従前の支援策の上乗せという認識である。国土交通省四国運輸局への要請行動の中で、支援はあったが、その支援金を使う人工がない、また新車購入をするにしても北海道の大量発注により受注してもらえないのが現状であるため、使用期限を延長するよう訴えている。

以前、土讃線で滑走により場内信号機を行き過ぎた事象が発生した。この時は、レールの削り方を変更した対策を講じたと聞いている。毛虫対策については、要注意箇所は把握できているので、何らかの対策をするよう会社に求めている。

今後、エキスパート社員に残っていたべきかと考えているのであれば、多様な働き方の整備を早急に構築すべきと従前より求めてきた。特に、動力車乗務員の専用行路新設やロングラン行路の乗り継ぎ行路への変更など、今後も引き続き求めていく。超過勤務については、短日数勤務を選択したエキスパート社員の方も臨時勤務は可能である。要員需給の関係で発生するということは承知

願いたい。計画的な要員需給は、常々申し入れており、会社からも適正な要員は考えていくと回答は得ている。各区所によってエキスパート社員は増加し、要員需給が悪化するのであれば、それに見合った列車体系にしなければならぬと考えている。

工事グループのエリアの関係は、工務部会や職場諸問題等で見直しが必要であると組合員から聞いている。高松電気区においては、7月1日からエリアの見直しをするという。松山地区においては、大洲駐在を廃止した関係でエリアが広範囲になっているため、元大洲駐在を整備して中間拠点とし、効率的なエリアの移動を今後行っていくと回答を得ている。

しかし、これで全て改善できるとは思っていない。今後、問題点があれば提起していただきたい。育児休職から復帰後の職場については、乗務員職場及び駅だけではなく、工務職場や検修職場等の日勤職場を含めて整備するよう会社に求めている。

本四備讃線との関係は、提案をいただいた専門機関の整備を本部としても真摯に受け止め、早急に申し入れていきたい。

**岡本 代議員
(香川支部)**



現在、エキスパート社

員には各手当、及び賞与に係数が付いている。係数が付いた理由は理解できるが、それによりモチベーションが低下しているのが現実だと受け止めている。これからエキスパート社員が増加すると思われるが、残った方々が一斉に辞め、要員不足により列車を間引くという事態にならないよう、手当関係の改善をお願いする。また、エキスパート社員には、職務手当が支給されていないため、新設をお願いする。

60歳を過ぎてエキスパートになった組合員が脱退していく話を聞く。エキスパートになっても組合に残っていたくために、今後どのような取り組みを強化していくのか教えていただきたい。

公職選挙法の改正により、選挙権が18歳に引き下げられ、さっそく来年の参議院選挙から適用される。これにより、若手組合員や新入組合員への教育が急務になると考える。参議院選挙の推薦候補者全員当選に向けて、教育活動を強化していただきたい。

国労愛媛は、まだオプ加盟していると聞いた。今現在の国労の状況と、国労に対しての取り組み方を教えていただきたい。四国新幹線の実現に向けて、全国的に機運を高めるような取り組みを要請する。

**笹岡 特別代議員
(徳島支部)**

青女議長の専従化について、ここ数年の定期大会や本部委員会において発言してきたが、昨年から青女議長が組織財政専門委員会に参加し、発言する場を設けていただいている。青女各級機関において、JR四国労組運



**川崎 特別代議員
(運輸部会)**

動を継承・牽引していく人材を育成するためにも、重要であると議論されてきた。現在どのような議論が行われているのか、また専従指定されるのであれば、どのようなスケジュール間で行われるのか教えていただきたい。

**高島 特別代議員
(本社支部)**



大企業では、景気が上向きベアも実施されており、有効求人倍率も上昇している。このような状況の中、優秀な人材を確保するのが難しくなっているのと考えている。就職活動の応募要件の中には、初任給がある。当社の初任給が、JR四国を選択してもらえない金額かどうかの検証が必要だと考えているが、選択してもらえない金額ということであれば、優秀な人材を確保するためにも、初任給のアップをするべきだと考える。そのためには、ベアの獲

得が第一だと思うが、それが無理なのであれば、JR採用者の基本給表を新たに設け、その基本給表だけのベアを実施することを検討していただきたい。

川崎 出発信号機のATS直下が動作して非常停止した場合、出発信号機の外方に停車し、信号機の進行を指示する信号の現示が確認できる場合は、指令の指示により運転を継続しても構わない、という揭示があった。停止位置が外方・内方に関わらず、これまで運転士は、出発信号機のATS直下により非常停止した場合、地上子の故障か車上子等の故障かを確認するため、退行して再確認すると教育を受けてきた。現場の運転士は混乱している。誤出発ATSが動作した場合は、取扱いのようには、執行要領等に明記していただきたい。



であると考えている。複線区間で運転されているワンマン列車は、早急に廃止するべきである。

嶋田副委員長

エキスパート社員の手当の係数は、過去の交渉によるものである。概ね300万円ルールというのもあり、超えてしまう国からの公的年金が減少することから現状に至っている。エキスパート社員が減少し、列車を間引く事態にならないよう先手先手で対策を講じるべきである。

過去の交渉内容をひもといてみると、資格手当が職務手当に相当すると考えている、との会社の回答を受けている。しかし、実態と合致しているかどうか、また今後の要求等についても併せて勉強させていただきたい。

過去に速度発電機の落下が高徳線で発生し、今年、土讃線で発生した。高徳線で発生した際に、経営協議会で申し入れ、速度発電機の円盤を金属製から樹脂製に交換する対策を講じた。部品は十分届いているが、それを交換できる技術を持った方が1人しかいないというところで、作業が間に合わず、今回落下した部品は、改良前の金属製であると聞いている。業務体制の問題も含めて、改善を求めている。

初任給の改善については、本部としても改善すべきであると考えており、引き続き訴えていきたい。JR採用者のみの基本給表の改善は、世代間で格差が生じるため考えていない。

本部としては、ハード面での安全対策が整備されるまでは複線区間でのワンマン運転は廃止すべきであると訴えている。安全面では問題ないとい

う会社とは平行線ではあるが、引き続き申し入れていく。

出発信号機のATS直下が動作した場合は、信号機の外方だけではなく、ATS直下地上子の外方まで退行するのが運転士の基本である。今回の取扱については、多くの運転士から疑問の声が本部にもあがられ安全推進室との意見交換も行った。

その中で、出発信号機のATS直下が動作した場合でも、その停止した場所から信号機の進行を指示する信号の現示が確認できれば良いという考え方や、出発信号機を踏み込んで停車した場合でも、退行は信号機の現示が確認できる位置までの退行で良いという考え方が示された。本来なら、ATS直下の地上子の外方まで退行し、再度ATSを動作させることによって故障の有無を判断するものだと認識している。しかし、ATS直下地上子の外方まで退行しなくて良いのであれば、その旨を規程に明記すべきであるし、運転関係指導集及び乗務員執務要領も改定していくべきであると申し入れていく。

誤出発ATSが動作した場合の取扱のようにきちんと明記すべきであり、現場の運転士が混乱しないよう安全最優先の取扱規程とすよう訴えており、かつ早急に対応するよう申し入れていく。

大谷副委員長 青女議長の専従化については、運動の継承と人材の育成という観点から、組織財政専門委員会でも1年かけて議論してきた。財政面においては、数年程度は可能であるという結論に至った。規約の関係においても、青女の定期委員会が改正すれば可



浅岡書記長

能であるということ、スケジュールとしては、10月の定期委員会において規約改正を行い、その内容を踏まえて、11月から青女議長が専従になっていた。



エキスパート組合員の脱退については、様々な要因があると考えられる。日頃の分会活動のキメ細やかさや仲間意識など、分会での世話役活動の強化をお願いする。

18歳からの選挙権が来年の参議院選から適用となったが、選挙や支援策の重要性は、分会において日頃のコミュニケーションの中で教育してもらおうのが、一番の近道だと考える。選挙制度の改正や選挙の取り組み等の周知は本部で行うが、若手組合員への協力要請や教育は分会でお願いする。

国労四国については、四国全体で決めたことを

愛媛だけが守れていない状況を見ても、組織として統一が図れていないのは明らかである。中央を含めて何らかの変化がある場合は、情勢分析をして対応する。

眞鍋執行委員



現在、入社5年目までを対象にしたフレッシュマンコースにおいても、政治活動の重要性は取り組んでいる。この内容を更に充実させ、教育活動に取り組んでいきたいと考える。また、他のコースにおいても、政治活動の重要性については、しっかりと取り組んでいきたいと考える。

JR連合が交通重点政策を取りまとめているが、来年度の交通重点政策には、四国の鉄道高速化を入れてもらえるように取り組む。

堺原 特別代議員
(自動車支部)



ジェイアール四国バス

の労働条件改善について、これまで以上に大きな前進があったことに、感謝申し上げる。特に55歳到達後の年令給・職能給の係数の撤廃は、青年女性組合員にとってインパクトのある前進であり、将来への不安の低減やモチベーション向上に繋がる。ジェイアール四国バスの社長挨拶の中で「自動車支部の組合費が割高である。」とあったが、改めて組合費の算出方法を教えていただきたい。

井村 代議員
(高知支部)



来年の参議院選は広田一氏を最重点候補として取り組むとしているが、10増10減に伴い、高知と徳島が合区となることに合意したとニュースであった。民主党徳島県連がどのように対応するのか、また本部としてどのように対応していくのか。高知支部としては、広田氏の当選に向けて県協が一丸となって取り組んでいく。

南 代議員
(本社支部)

先日「働き方改革の取り組みについて」という文書が出た。長時間労働の抑制や年休の取得促進、本社においてはノー残業デーの徹底や早朝勤務の推奨などが書かれている。上手くいけば、本人・会



社・家族にとって有用な取り組みだと思いが、現在の自己申告のみによる勤務時間の管理では、実態の把握が難しく、十分な効果は期待できないのではないかと考える。場合によっては、サービス残業や休日出勤を助長するのではないかと心配している。そこで、タイムカードやICカード、パソコンの稼働時間の管理等により勤務時間を客観的な記録で管理する必要があると考える。また、将来的にはフレックスタイム制度の導入も検討していた。大きく要請する。

橋 特別代議員
(徳島支部)



今までの女性乗務員の増加や乗泊所の拡大など設備や制度の改善、出産に関わる保存休暇の適用範囲の拡大の制度改善が行われてきた。また4月からは、育児等を理由に退職した社員に対する再

雇用制度が新設された。また本社女性トイレの増設、女性組合員へのアンケート調査等、この間の取り組みに感謝申し上げる。しかし、全ての社員が一生懸命働ける環境にするためには、まだ十分ではないと考える。本社の女性トイレの洋式化や増設及び更衣室の増設、乗務員休憩室の増設、規程のタブレット化による乗務員靴の軽量化など女性組合員の実態に即した設備等の整備をお願いするとともに、男性用の乗泊所も老朽化が進んでいるため改善を要請する。また、育児休職期間も昇給の計算を含むことやフレックスタイム制度の導入等、出産・育児に対する制度改善を求めている。女性の契約社員についても、育児休職期間を3年にするなど、女性が多い職場の育児休暇取得することの働きやすき適正な要員の確保を求めている。また、将来的にはフレックスタイム制度の導入も検討していた。大きく要請する。

ジェイアール四国バスの労働条件の緩和については、自動車支部委員長をはじめ、交渉の場で会社と真剣に議論した結果だと考える。自動車支部の皆さんに感謝申し上げる。これに満足することなく前進していかなくてはならないが、責任組合として厳しい経営環境を認識し、前向きに検討していきたいと考える。組合費は、ジェイアール四国もジェイアール四国バスも算出基準は同じであり、バスの組合員が高いということではない。算出基準については、定期大会資料を確認していただきたい。会社によって違いがあるわけではなく、人によって違いがあるのでご理解いただきたい。

大谷副委員長

ジェイアール四国バスの労働条件の緩和については、自動車支部委員長をはじめ、交渉の場で会社と真剣に議論した結果だと考える。自動車支部の皆さんに感謝申し上げる。これに満足することなく前進していかなくてはならないが、責任組合として厳しい経営環境を認識し、前向きに検討していきたいと考える。組合費は、ジェイアール四国もジェイアール四国バスも算出基準は同じであり、バスの組合員が高いということではない。算出基準については、定期大会資料を確認していただきたい。会社によって違いがあるわけではなく、人によって違いがあるのでご理解いただきたい。

嶋田副委員長

働き方改革については、労働局から要請があったものだと考える。フレックスタイムの導入は過去から求めているもので、働き方改革も否定するものではないと考える。業務量に見合った要員の確保とその配置や、適正な勤務時間管理についても、引き続き会社と議論していきたい。

浅岡書記長

恐らく10増10減の案でいくだろうと思うが、自民党内でも足並みが揃っていない状況であると報道されている。民主党の県連がどう対応するかは、民主党も連合も含めて対応していきたい。本部としては、現職の広田氏が公認候補になるのが常識であると考えており、高知県協と徳島県協が情報交換をしながら、広田氏の当選に向けて最大限の取り組みを進めるのが基本であると考えている。

眞鍋執行委員

昨年の大会で女性に対するアンケート調査を実施するという方針を提起し、今年の1月に実施した。その中で、今後必要と思う制度として要望が多かったのは、結婚出産後も安心して働ける職場の確保・拡大や育児等により一旦退職した後の再雇用制度であった。その後の交渉等によって、やむを得ない理由により退職した場合の再雇用制度が新設された。引き続き、女性のみならず、男性も働きやすい職場環境の改善に取り組んでいきたい。男性の育児休職の取得も必要と考えており、昨年の総合労働協約の改訂交渉から、短期間の育児休職を取得した方に対しては所定号俸の昇給を求めるので、引き続き求め

三好 代議員
(本社支部)



ていきたいと考えている。契約社員の育児休職を3年とすることについては、今後法律・制度の改正を見極めながら対応していきたい。

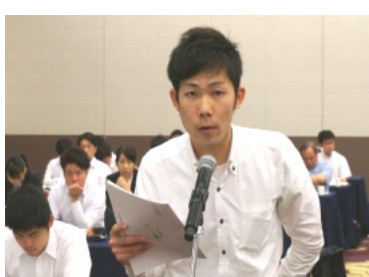
今年3月に北陸新幹線が開業し、来春には北海道新幹線の開業も控えている。7月7日からは世界高速鉄道会議が新幹線発祥の地、日本で開催された。このように日本・世界で高速鉄道が注目されている今こそ、四国の新幹線計画の実現に向けた大きな一歩を踏み出すチャンスだと考える。収入の柱なくして経営安定は不可能である。本部としても国会議員・地方議員と協力し、中断している国費による新幹線調査の再開など具体的な目標を持つて取り組むよう要請する。

新田 特別代議員
(愛媛支部)

扶養手当は第2子までは月額5千5百円、第3子以降は4千5百円となっている。子供1人にかかると費用は変わらないにも



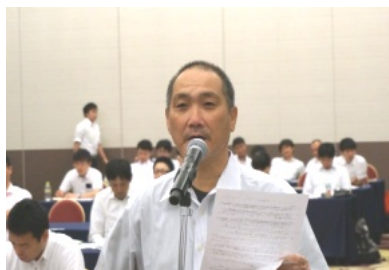
岩水 代議員
(徳島支部)



開わず減額となっているため、子育てを行いやすい環境を作るためにも、第3子以降も月額5千5百円に増額するよう要望する。

近年、パワフル活動とは別に確認会話事例集の作成やリスクアセスメントの取り組みを行っている。安全の確保という面では重要であると考えているが、資料作成など、かなりの時間を要している。安全の取り組みには理解できるが、現場社員の負担が大きくなるため、パワフル活動を現行年2回から年1回にするよう検討していただきたい。輸送指令員手当のこれまでの取り組みに感謝申し上げる。引き続きの取り組みを要請する。

横田 特別代議員
(工務部会)



業務量を精査したうえで効率化を行ったとしているが、徳島地区では、精査したか疑うような駅が実際にあった。

部会答申について、保線業務においては、ほぼ100%の回答を得ていることに感謝申し上げる。瀬戸大橋の利用料については、本体の利用料として新幹線未稼働分を含めた設計荷重により道路55%、瀬戸大橋も老朽化が進み値上げが囁かれています。使用していない新幹線未稼働分を含めた利用料を負担していることに疑問を感じる。なおかつ、受託工事によりJR四国の社員の負担が増えているため、早急に見直しをしていただきたい。安本法制については、世論の盛り上がりには欠けていると感じるが、今の子供に大きな影響を及ぼす法案だと考えている。万が一の時はテロの標的にされると思うので、連合等の取り組みには積極的に参加していくべきだと考える。単組だけでなく、連合と連携して取り組んでいきたいと考えている。

嶋田副委員長

扶養手当の第3子の格差は本部としても意識を

しており、国の次世代育成支援推進法に鑑みて、引き続き改善するよう求めたい。リスクアセスメントの取り組みを行うことで現場社員は非常に忙しく、混乱しているに聞いている。リスクアセスメント、ヒヤリハット、パワフル、提案と多くの取り組みがあり、期間的に優先順位をつけるなどして、取り組み内容を精査すべきではないかと要請している。徳島管内の駅での業務量と勤務時間の疑義の問題は、所管する現場長が対応をするに聞いている。問題が解決していないようなら連絡いただきたい。安本法制関係については、連合・JR連合の考え方方を踏襲し行動に参加していこうと考えている。

浅岡書記長

組合の魅力がどれだけ伝わるかジレンマがある。各種共済に加入できる等があるが、労働条件が華々しく改善されない現状の中、そこを埋めるためにも魅力ある分会組織にしたい。本部も組織率や組織人員が交渉する時のバックボーンとなるため、協力を要請したい。

ロングレールの答申については、会社から100%の回答を得ている。電気関係については、回答が答申書から若干乖離はあるが、問題点があることは認識していただいている。高松電気区管内であれば、保守エリアの見直し、松山電気区管内であれば、エリアが広範囲に及ぶため夜間作業明けの自動車の運転の危険性もあることから、旧大洲駐在を拠点にする、工事グループであれば、工事測量の集中化を行うなど、答申を意識した内容を検討していると聞いて

いる。今後、現場の実態にそぐわない部分があれば、各級会議・部会等を活用して本部に提起していただきたい。

眞鍋執行委員

JR四国労組のスタン
スとしては、四国に高速
鉄道は必要であると考え
ている。会社も四国の鉄
道高速化連絡会と連携し
て、地元の機運の醸成に
取り組んでいただいてお
り、大幅な時間短縮効果
も期待でき、外国人観光
客及び日本人観光客の増
加に繋がり、四国の経済
発展に寄与することから、
四国新幹線の導入に向け
て取り組んでいきたいと
考えている。具体的には、
ユニオンスクールの中で
政策課題として、新幹線
導入効果を周知している。
また、政治の力も必要だ
と考えているため、JR
四国労組としては玉木議
員に国会の場で発言して
いただくよう取り組んで
いきたい。報告になるが、
JR会社法の改正に伴い、
参議院の国土交通委員長
である広田議員にJR四
国及びJR北海道の経営
安定化に向けて鉄道の高
速化や税制関係の付帯決
議をしていただいた。
本四利用料は未稼働部
分の支払いを免除するよ
う、四国交運労協から国
交省に要請している。国
は切り分けが難しいとの
ことであるが、引き続き
要請したいと考えている。

藤原 代議員 (香川支部)

乗務員の乗り継ぎのあ
る観音寺駅・多度津駅等
にはTIDの設置がなく、
異常時等に運行状況が把
握できないため、TID
の設置をお願いする。

現在、車掌見習いは20
日間ほど見習い期間があ
るが、実質乗務するのは
14日間ほどである。乗務



本社社員は朝勤務開始前
に業務を行い、実態を伴
う場合は超勤手当を支給
するとあったが、朝・夜
に関わらず超勤であり長
時間勤務の抑制には繋
がないと考える。

木谷 代議員 (自動車支部)

期間が短いため、教える
側も、教えられる側も不
安があると聞いている。
十分な教育期間を必要と
するため、見習い期間の
延長をお願いする。



どのが県外出身で、特
に高知運輸所においては、
これまで2年間で3名の
配属があったが、全員が
県外出身であり、2名は
四国島外の出身であった。
また、そのうち2名は家
賃負担等が大きいため、
生活が困難になったこと
により退職している。本
来の目的を考えた場合、
この施策を成功させる必
要があると考えている。また、
成功させるためには多少
の経費負担は仕方ないの
ではないかと考える。住
宅補給金の支給が難しい
のであれば、せめて寮の
使用を許可してもらえ
るよう働きかけを要請する。

西岡 特別代議員 (関連部会)



民主党は、昨年国会で
幹事長に対する革マルか
らの献金問題が議論にな
り、先日も議事を妨害す
るために暴力的な国会戦
術を行い、それを党代表
が容認するような発言を
していた。四国では私た
ちのために頑張っていた
だいての民主党の議員
もいる。同じ政党であり
ながら、考え方が違う組
織となっている。JR四
国労組としても民主党に
対して是非々の対応を
しないと、個人は応援で
きても政党は応援できな
いというスタンスに立つ
のではないかと考える。

福岡 代議員 (愛媛支部)



追加支援について、新
聞報道によると、元々の
計画を見直しての追加支
援となった訳であるが、
内訳は特急車両の延命、
軌道の強化、駅施設等の
耐震化、車両の修繕、レ
ールやマクラーズの交換とな
っていた。松山運輸所には
特急車両のほかに多くの
一般自動車が所属してお
り、最近では老朽化に伴う
故障も多発している。一
般車両の更新を松山地区
に導入できるよう支援策
の活用について会社へ
申し入れていただきたい。

曾川 特別代議員 (運転部会)



東海道新幹線車内の火
災について、発生した箇

吉岡 代議員 (香川支部)



平成28年に三島特例・
承継特例が期限切れとな
るが、引き続き恒久化に
向けて取り組むよう要請
する。

所は先頭車両の最前列、
運転席のすぐ後ろである。
当社では、ワンマン列車
が多数運行されており、
そのほとんどの車両は運
転席がむき出しで、チェ
ーンやロープなどで仕切ら
れている簡単な構造となっ
ているため、運転席に容
易に侵入することが可能
である。お客様の安全は
もちろんのこと、乗務員
の安全確保のため、運転
席に仕切りドアや防犯カ
メラの設置をするよう要
請する。

田中 特別代議員 (営業部会)



夏季手当について、過
去最低の鉄道運輸収入で
ありながら、昨年を上回
る結果となったことは感
謝する。しかし、過去最
高益であり、また春闘に
おいてベアを獲得できな
かった状況である。今後
も取り組みの強化を要請
する。

大西 代議員 (香川支部)



徳島運輸所の車掌科は
慢性的な要員不足であり、
7月現在で予備1名となっ
ている。早急に改善して
いただくよう要請する。
エキスパート社員の運
転士は、通常勤務と時間
短縮勤務が選択でき、ま
た将来的にも働きやすい
行路の作成を検討してい
ると聞いている。しかし、
エキスパート社員の車掌
については、既存行路の
乗務のみとなっているた
め、専用行路の作成をし
ていただくよう要請する。

安藤 代議員 (香川支部)



高松車掌区では、客室
乗務員や他区所に出勤を
出しているため、慢性的
な要員不足となっている。
適正な要員の配置をして
いただくよう要請する。
現在1両で運転してい
るツーマン列車について、
お客様の乗車が多い列車
は2両編成で運転するよ
う改善を要請する。

見習い運転士の現場で
の営業列車を使用するの
訓練について、最初の数
時間は回送列車やシミュ
レータを使用して訓練す
るべきであると考えている。
小さなミスも全て事故に
あがるため、乗務員にな
る方の大きな負担となっ
ており、そのようなリス
クを軽減させるために教
導を辞退する方もいると
聞いている。

高松・多度津間の13駅
にICカードが導入され
ているが、導入以降IC
カード非対応駅での旅客
対応により、列車が遅延
する傾向が見受けられる。
特にワンマン列車におい
ては、2分〜6分程度の
列車遅延が発生しており、
他列車にも影響を及ぼし
ている。駅の掲示物や車
内アナウンスにより周知

嶋田副委員長

TIDの設置について
は引き続き求め続けてい
きたいと考える。また、
お客様の利便性向上のた
め関連施設やシヨッピン
グセンター等にも設置を、
と貴重な意見もいただい
た。あわせて要求してい
きたいと考える。
車掌の見習い期間の延
長は、各区所によって乗
務する車種の数などアン



中岡 代議員 (香川支部)

社長挨拶でも、バスは
年間労働時間が長いと話
があったように、その観
点から年間休日と本休同
様の107日への休日増
加に向けて、交渉の強化
をお願いしたい。
また、扶養手当が基準
内賃金に含まれるよう改
善をお願いしたい。

河野 代議員 (高知支部)



契約社員車掌は、地元
の者を採用し地元の運
転区所に配属して車掌に
従事させるため、寮の利
用や住宅補助金等、他の契
約社員と同様、考えてい
ないということである。し
かし、ほとん

働き方改革について、

バランスがあると考える。ぜひ業研で提案していただきたい。

働き方改革が、「絵に描いた餅」とならないよう会社に対して訴えていきたいと考えている。

契約社員車掌は、本人の希望によりその勤務地に就いており、特定の契約社員だけが福利厚生施設を使用するのは整合性が取れないため難しいと考える。また、本人の意見や実態も教えていただきたい。

追加支援は車両や軌陸車などの保守用車、また老朽建物の更新等に活用すべきと訴えている。

技能別の職務手当については、考え方を勉強させていきたい。

単価の引き上げについては、更なる改善が図られるよう取り組んでいきたいと考えている。

今回は組合員のみで改善となったが、総合労働協約改訂交渉では、準組合員も併せて求めていきたいと考えている。

ベアの獲得は難しい状況ではあるが、春闘の取り組みの強化は図ってきたいと考えている。

ワンマン列車の折り返し時間について、現行7分で行っているのであれば、大丈夫と判断されるため、遅延が発生した場合、きちんと運転成績報告書に記載していただきたい。

ワープの契約社員の勤務種別について、恒常的に超勤が発生する実態があり、1日の勤務時間を長くしなければならぬ実態があるのであれば、個別的に調べていただきたい。

車内防犯カメラ等の設置については、運転部会等で意見集約・精査のうえ本部に提案をしていた

だきたい。

要員確保の問題は、ほとんどの職場において共通の課題であると認識しており、特に車掌の要員不足については、客室乗務員への助勤が根底にあると考える。それが原因であるのであれば、客室乗務員の制度を見直すよう訴えていきたい。

シミュレータ等により事前準備をすることは、非常に良い意見である。ぜひ現場でも提案していただきたい。

会社は、現時点ではICカードの利用区間の拡大は考えていないと聞いている。列車遅延が発生した場合は、運転成績報告書に記載していただきたい。それにより、列車遅延の発生状況が判明する。

車両運用の関係は、個別具体的に安全事故防止の諸問題について提出している。今後も引き続き、諸問題としてあげていただきたい。本部としても対応していきたいと考えている。

車両運用の関係は、個別具体的に安全事故防止の諸問題について提出している。今後も引き続き、諸問題としてあげていただきたい。本部としても対応していきたいと考えている。

大谷副委員長

ジェイアール四国バスの年間労働時間の短縮及び年間休日日の増について、春闘をはじめ総合労働協約改訂交渉において求めている。会社からは、今の経営体力では出来ないと聞いているが、本部としては出来ないから諦めるのではなく、引き続き求めていきたいと考えている。

扶養手当の関係については、十分理解出来るが、過去に基準内賃金を含むのであれば、賞与の支給月数を減らすと言われた経緯がある。本部としては、手当ではなく基本賃金部分の改善を求めていると考えているが、

今の経営状況や長期的な人件費等も考慮しながら、責任組合として今後も自動車支部が中心となつて、何を求めて勝ち取っていくか、という議論をしていただきたい。

契約社員車掌から運転士となった場合の賃金等については、まだ会社から示されていない。示されたら周知したいと考えている。

浅岡書記長

これまでは、JR四国労組も青女組合員を中心に研修センター前で新採加入行動を行っていたが、今年は趣を変えて何も行わなかった。来年は、教育担当と相談しながら、対応を検討したいと考えている。

組織問題についての学習会は、毎年行っている。今年は高松運転所分會からも依頼があり、学習会を行った。今後、希望する支部・分會があれば本部も対応したいと考えている。

革マル疑惑が払拭されていないJR労組と統一した東日本ユニオンより、それを善しとしないで東日本ユニオンから脱退したイーストユニオンの方が、JR四国労組の運動に近いと考える。

民主党については是非々々で対応したいと考えている。今現在の四国出身の民主党国会議員の先身は個人的にもすばらしい方であり、JR四国労組運動にも理解をいただいている。

眞鍋執行委員

組織関係の教育については、本部としても引き続き取り組んでいきたいと考えている。グループ労組役員への教育は、JR四国グループ

プ労組連絡会等を活用して議論していきたい。

三島・承継特別については、来年限切れになることから、各議會における意見書採択や署名活動等、総掛かりの取り組みをしたいと考えている。

浅岡書記長

2日間にわたり、延べ31名の代議員・特別代議員の方から、貴重なご意見をいただいたことにお礼を申し上げる。

本日はいただいた発言をしっかりと受け止め、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、スローガンにあるように、次代に挑戦するために、どのような運動を継承していくのかを意識した中で、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は、各担当から答弁したので、当面する3点について総合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、会社の安全への取り組みが現場の実態を踏まえ実効性のあるものとなつていくのか組合の持つチェック機能を発揮しながら取り組みを強化してきた。

しかし残念ながら、今回で3度目となる速度発電機落下事故など、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。

事故は労使の責任と認識し、安全はJR四国の企業風土と言えるように、組合は安全についてチェック機能を強化すると共に、問題提起は組合から発し、安全対策は会社がキチンと講じていく関係を今後と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。

組織の強化・拡大の取り組みについて

本定期大会の方針(案)を見て、気がついた組合員もいると思うが、方針の中で国労について触れていない。

国労に対する組織方針については、昨年と変更がないことから、来年には組織の過半数を超えるであろうJR採用組合員に組織強化の重要性を優先した結果である。

そう遠くない時期に、JR四国労組の執行体制は、JR採用組合員が運営していくことは、誰もが疑わない事柄だと思

し、青年女性会議の育成・強化のためにも、青女議

長の専従化についても決断をした。様々な組織運営を通じて継承を図っていくと考えている。

国労本部の動向だが、昨年の定期全国大会で、現行の全国単一对からエリア連合体への移行、連合加盟への模索等を柱とする「国労組織の展望と運動の展開」なる方針と委員長、書記長らの辞任と引き替えに強行採決した。しかしながら、1年が経過した現時点でも具体的な議論がなされておらず、その混乱は継続されている。

また、国労四国においては、昨年に続く新入社員組合加入行動や各級機関会議での方向性を分析すると、昨年と同様の運動スタンスに立っていると考えている。

国労四国は責任組合でないため、組合員の悩みや不満に対して、無責任な言動でつけいるうとする。私たちは、責任組合として、しっかりとそしてきめ細やかに組合員の悩みや不満の解消に取り組みうではありませんか。

今後とも、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、私たちが主体性を持つて『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、「自由にして民主的な労働運動」を最大限に発揮できる体制を確立することと考える。ぜひ、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について要請する。

労働環境の改善について

今年の2015年春季生活闘争については迫

風が吹く中での取り組みとなったが、結果は残念ながらベア獲得には至らなかった。総合生活改善闘争として取り組み定昇確保で決着したが、非常に残念な結果と言わざるを得ない。春闘のあり方について、2014春闘からの安倍内閣の関与などから春闘見直し論などの論評も出されているが、私は、同じ時期に労働者が一丸となって賃上げに取り組みることにより世間相場が生まれ、グループ企業で働く仲間を含め相乗効果が期待できる。このことが春闘の特徴だと思

うし、継続すべきだと思

っている

JR四国労組が取り組む2016年春闘については、連合、JR連合方針を基本に取り組むが、四国内の地場企業の低迷は全国ベースよりも一層深刻な現実と併せて、LCCなどが影響する経営状況からも、厳しい状況も想定され、覚悟して臨まなければならないと考えている。賃上げのみな

風が吹く中での取り組みとなったが、結果は残念ながらベア獲得には至らなかった。総合生活改善闘争として取り組み定昇確保で決着したが、非常に残念な結果と言わざるを得ない。春闘のあり方について、2014春闘からの安倍内閣の関与などから春闘見直し論などの論評も出されているが、私は、同じ時期に労働者が一丸となって賃上げに取り組みることにより世間相場が生まれ、グループ企業で働く仲間を含め相乗効果が期待できる。このことが春闘の特徴だと思

各支部定期大会開催日程

- 高知支部 8月28日(金) 13時
- 高知市 高知城ホール
- 愛媛支部 9月3日(木) 14時
- 松山市 東京第一ホテル
- 本社支部 9月4日(金) 18時30分
- 高松市 高松東急REI
- 香川支部 9月5日(土) 13時
- ホテルサンルート瀬戸大橋
- 徳島支部 9月7日(月) 14時
- ホテルクレメント徳島
- 自動車支部 9月15日(火) 13時
- ホテルサンルート瀬戸大橋

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11日(土)定期大会終了後13時30分よりホテルクレメント徳島で開催された。

冒頭、中濱委員長は、「第34回定期大会は31名の代議員から方針を補強する発言があり、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り組み、議論に入りたい。」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。

- ①専従の指定及び任務分担について
- ②平成27年度各種委員会等名簿について
- ③年間スケジュールについて
- ④第1回業務対策委員会の開催について
- ⑤平成27年度教育・広報委員会の開催について
- ⑥平成27年度サークル協議会運営委員会の開催について

