

全体的質疑

監督責任者としての自覚を

広島地本 宮川代議員



●今回の西日本豪雨災害で山陽本線を含め、復旧のメドが立たない箇所が多くある。現在も振り替え輸送という事で、お客様を送

「魅力あるバス産業」の構築に支援を

西バス地本 山口代議員



●安全の確保には、いくらハード対策が向上しても、最後は人の手に頼らざるを得ない。そのためには、人が疲労を溜めずに運転できる環境の整備が必要となっ

しかしながら、バス産業は、要員不足を背景に、過酷な労働実態にある。要員確保や労働条件の改善により「魅力あるバス産業」を構築できるよう、支援をお願いする。

●安全問題の解決には、要員問題が切り離せない。福知山線列車脱線事故か

広島地本としても、早急に広島支社に対して、重要なインフラである鉄道網の早期復旧に向けて、短・中期的には何が出来るかを、労使で議論の場を設けることが必要だと考える。

引き続き、本部・各地本・総支部の皆様、経験者の踏まえたご指導・ご支援をお願いしたい。

●本年1月26日、芸備線、井原市・志和日間で、伐採作業箇所へ移動中に、協力会社の作業員が、進来してきた列車と触車。また、この触車事故の5日前にも、

幡生駅構内で線間区間を誤認し、進来してきた列車が汽笛吹鳴後、停止するという「あやや死亡労災」につながる事象も発生している。

33,000人を超える脱退者に対して、既に革マル派の活動家が影響力を行使しようとする立場ではない中、今こそ、JR連合の中核組織であるJR西労組が中心となって、JR東日本の純粋な労働者を救済することをお願いしたい。

●契約社員の確保は年々厳しくなり、契約社員担務の社員運用が常態化している。西日本が監督責任者としての自覚を持つことが重要で

退職も近年増加傾向にある。理由としては、正社員への合格率が非常に低位にあるということが、他の仕事を捜しながら、駅の窓口業務を行うという状況を生み出している。

契約社員担務の全廃を基本とし、まずは契約社員担務を一担務でも正社員化にすること。さらには、「正社員試験は、新卒と同じ入社試験である」との観点から、筆記・面接・医適・運適。通教は営業と安全概論の二科目。現場長評価は加

●最後に、JR西日本公式野球部が、3年連続で都市対抗野球への出場が決定。本部をはじめ、各地方本部・総支部からの暖かいご支援に感謝申し上げます。

36協定違反の情報共有を

大阪地本 石田原代議員



●6月18日に発生した大阪北部地震の際に、各地方の皆様から心温まる言葉をいただき、感謝を申し上げます。

●昨年度、大阪地本管内で36協定違反が発生した。その反省に基づき、労使で「働き方改革」を進めていた。その矢先、今年度始めに、本社で36協定違反が発生した。

●西バス地本には、国労12名、未加入3名がいる。一企業一組合を目指し取り組みをすすめているが、国労12名については、いずれも50歳以上であり、自然消滅も考えられるが、良識のある国労組合員や新規採用社員が、一人でも多くJR西労組に加

勢に疑問を感じる。良いことも悪いことも会社内で共有すべきである。

●外国人社員の採用について、アーバンエリアに外国籍社員を採用して3年になる。本人達にきめ細やかな対応を頂いていることに感謝申し上げます。

●4月26日に、「日本海縦断観光ルート・プロジェクト推進協議会」が設立された。北陸から近畿エリア内の、日本海側沿線自治体7市と、企業等66団体が参加している。

●昇職について、意欲がある者が報われる研修は続けたいべきであり、今ある研修の意義と効果を検証すべきである。

●作業責任者の業務は、線路閉鎖工事等の運転手続き書類作成や申請である。作業内容、作業箇所、作業員等を考慮し、作業工程を計画し、安全に作業を行うために作業計画書を事前に作成する。

●アーバンにはない地方エリアの駅の課題は、「冬は雪、春夏秋は草」と自然との闘いである。管理駅である無人駅の除草。無人駅のお客様介助。地方の業務のあり方を考慮した議論を要請する。

●「安全考動計画2022」

●4月26日に、「日本海縦断観光ルート・プロジェクト推進協議会」が設立された。北陸から近畿エリア内の、日本海側沿線自治体7市と、企業等66団体が参加している。



●2005年福知山線列車車死事故を決して忘れる事なく、この間、福知山地本でも安全確立に取り組んできた。ところが、2017年9月20日、福知山電車区構内で死亡労災事故を発生させてしまった。

●「安全考動計画2022」

●「安全考動計画2022」

●「安全考動計画2022」

●「安全考動計画2022」