

輸血が間に合わないのであれば 出血を止めるしかない

西日本JRバス地方本部 前畑代議員

●西労組の春闘方針「物価への対応 離職防止あらゆる人材への投資」を基調に、西バス地本も春闘交渉に取り組んだ。会社は3期連続の赤字計上で交渉は難航。離職防止や採用力の強化に資する要件として賃金をはじめとした



処遇、待遇の改善は重要であるとの共通認識のもと、ベア1,000円/年間臨給、3.1箇月、若年層や入社歴の浅い社員層の基本給の底上げ、プロパー社員55歳以降の基本給調整率3%改善など多くの成果を獲得したが、月例賃金の上昇率は1.4%に留まった。2024年度においても月例賃金の向上に拘った春闘を展開していく。

不安全行動につながる。人は「慣れ」から、少しずつ「手抜き行動」になってしまい、危険に対する意識の低下から時を短縮したり、「面倒」だから「楽」をしたなどの「省略行動」にならざるを得ない。そのうった手抜きがあつても、これまでミスがなかっただけの成功体験の積み重ねが、最後のチェックを怠ってしまふ。この怠慢が当たり前準備などの一手間である。この一手間をバカにする事故や、日常の当たり前を失う

組合員が ガッツポーズできる「一時金」を!

和歌山地方本部 脇村代議員



地方ローカル線を有する地本から、ミクロの視点も重要と考え、地方においても各級機関との連携をしっかりと行いながら、安全のチェックを

近統・中統、そこから現場へのパイプラインの整備を要請する。 ●2022年度末から、死亡労災や待避不良、自然災害による被害が相次いでいる。労使でコントロールできる安全と、出来ない安全が浮き彫りとなっており、今後の課題だと考える。コントロールできる部分はしっかりと、かつ丁寧に対応していただきたい。各主管部がそれぞれ考動計画に落とし込んだ業務が遂行できるよう、本社の各部門へのアプローチをお願いする。 ●コロナ禍を契機に、急速な

社会変容を背景に、離職の増加、新規採用が思うように取れない状況がある。今後、鉄道オレ・レインションがこれまで同様で遂行できるのか、懸念をいだく。間接部門の見直しや電気・施設の体制見直しでは、仕事に対する魅力が上がってこない。 地元で働き続けられる職場が減り、せつかくの人財が流出している。この状況を止める施策が必要である。会社が発展していくには、人件費を削り、将来のスキルアップを描けないような施策ではもう太刀打ちできない。 経営陣は本当に組合員・社員が何を望んでいるのか、そして入社を考える世代のニーズをもっと知るべきである。その声や考え方に對し、和歌山地本としても情報を得る取り組みをすすめている。地方の声は中央本部に届ける。ワーキングインベーション委員会で議論し、創り上げた成果を、会社経営陣に對し、より現実的に伝えていただきたい。

美祢線・山陰線の災害復旧に向けて

広島地方本部 杉野代議員

●硬式野球部が都市対抗野球大会出場を決めた際には、直接激励頂き感謝を申し上げる。 ●安全について、広島地本エリアでは昨年12月山陽本線で踏切を遮断していない状態で列車が通過し、通行中の自転車とあやや触車事故という事象、2月には新幹線電気系統社員の墜落労災、3月には協力会社社員が電線

復旧に向けた対応について会社と議論を行う。 これらの影響で一部区間のバスによる代行運転や、本数減らした運行となったバスによる代行輸送で、中国JRバス地本の皆様に、積極的に対応に関わっていただき感謝している。 ●中国統括本部が発足し約10ヶ月が経過した。人員不足や会議の多さ、オフィス365の課題、L職の課長代理や総括指令長の多さ等、課題が山積している。これらの課題を少しでも早く解決するために、中央本部のお力添

不安全行動につながる。人は「慣れ」から、少しずつ「手抜き行動」になってしまい、危険に対する意識の低下から時を短縮したり、「面倒」だから「楽」をしたなどの「省略行動」にならざるを得ない。そのうった手抜きがあつても、これまでミスがなかっただけの成功体験の積み重ねが、最後のチェックを怠ってしまふ。この怠慢が当たり前準備などの一手間である。この一手間をバカにする事故や、日常の当たり前を失う

脱退後の取り組みが大切である

石田原組織 福祉対策部長

●JR広島病院支部においては、年間臨給4箇月、一時金10万円を勝ち取る事が出来た。またJR広島病院は広島県立病院、中電病院との統合が決定されているので、組合員を不安にさせないような取り組みをしていきたい。

職に繋がるし、心身のメンタルにも繋がる。まずは心理的に安全な職場を作りたい。 本大会で提起している提言骨子にもあるが、調査した結果、離職の理由は「賃金」より「採用運用」が一番であった。採用後のミスマッチが大きな原因になっている。採用時に聞いていた泊まり勤務の回数や、納得感のない場当たりの運用が引き金になっていることが明らかになった。 ●2015年から始まった北陸新幹線の開業に伴う10年間の出向協定があつた2年間で終了となる。今後の取扱いについては、三セク会社の状況をお願ひする。 ●雪害による大規模輸送障害について、電気部門については検証した。施設についても、駅部門についても、今

また、6月30日、豪雨による増水で美祢線の「第六厚狭川橋梁」が倒壊するなど甚大な被害を受けた。そのほかにも、山陰線の橋脚が傾いたり、土砂流入や盛り土の流出、信号ケーブルの切断など被害は数えきれない。

●今年度は、コロナ禍で減少していた組合員とのコミュニケーションを重視し、絆を強める取り組みを要請するとともにこれまで以上に組合員と向き合い、寄り添った世話役活動をお願いしておく。



●各地本から、重大事故や安全の取り組みについて発言させていただく。 ●施策については、統括本部と議論し、安全対策が追いついていないところについては、今回の内容も含めて、優先順位に関しても、議論させて

況も見極めながら慎重に判断したい。 ●モバイLCOCAのトラブルや情報開示のあり方については会社と協議したい。 ●赤外線スコープについても、安全と衛生両面から、チェックしていきたい。併せて、職場のストレスは更年期障害になりやすい、注意していきたい。 ●青年女性委員会から、1万円の補助をもらって「勤続15年で人間ドック行こう」と呼びかけていただきたい。周知をお願ひする。 ●雪害による大規模輸送障害について、電気部門については検証した。施設についても、駅部門についても、今