中央本部、大阪地本奈良支部が奈良市庁を訪問

田尻議員とともに奈良市長と意見交換

2020年2月21日（金）、JR西労組中央本部、大阪地方本部、奈良支部は、JR西労組議員団会議に所属する田尻匠議員（奈良県議会）と、奈良市を訪問し、仲川奈良市長と交通政策にかかわる課題について意見交換を行った。

奈良市では、昨年3月におおさか東線が全線開業し、新大阪からのアクセスも便利になり、直通特急「まほろば」が季節臨として運行するなど、JRを利用して観光客の誘致を期待している。

今回の訪問に対し、奈良市の交通政策について、バス事業やタクシー産業・鉄道事業に対する見解や、それに伴う昨今の訪日観光客の誘致状況などについて説明を受けた。

今後、奈良市では、大和路線の奈良～郡山間に新駅が計画されているが、奈良県とJR西日本との間で締結されている「包括的連携協定」を活用しつつ、JR西労組は、田尻議員と共に奈良の地域活性化に向けた取り組みを進めていく。

仲川奈良市長との意見交換

田尻匠議員と奈良市庁を訪問

第13回 女性役員意見交換会

イキイキと働き続けられる環境へ

中央本部は2月13日（木）、JR西労組本部会議室に於いて、各地本・総支部から女性役員15名が参加のもと、「第13回女性役員意見交換会」を開催した。

冒頭、中央本部を代表して松原副委員長が、「職種や職場の垣根を越えた交流を深め、女性特有の課題を共有する場として欲しい」と挨拶を行った。

意見交換会では、2020春闘勝利、女性設備等の職場課題、出産・育児を経て復帰している組合員の不安点等を共有し、女性がイキイキと働き続けられる環境作りについて議論を行った。

特に、「働きたくて駅へ復職したが、子育てもあり担務指定されない」「育休から乗務員への復帰が不安」「女性社員がまだまだ少ない現状が不安である」等の意見が出された。

中央本部は、引き続き家庭と仕事を両立し、イキイキと働き続ける環境作りを目指して、運動を展開していく。

職種や職場の垣根を越えて交流を深めた

ロマンは実を結ぶ

本社総支部　No.250

本社総支部情宣活動の展開

〝情報は自ら取りに行く！〟

情宣活動は、労働運動の見える化を進めるうえでとても大切な活動です。特に活動内容を報告する機関誌の発行・掲示・配布は組合活動の活性度合いを測るバロメーターである一方、記事が新鮮な内に組合員に届ける難しさもあります。

こういった課題を解決するために、本社総支部ではユニオンプロモーション（定期発行）の他に「UniPro速報」の発行や「本社総支部ホームページ」を活用して、情宣活動を展開しています。

「UniPro速報」は、名前の通り情報の速報性を主軸とし、様々な活動終了後3日以内に発行し、本社総支部ホームページや分会掲示板に掲出しています。

ユニオンプロモーションは、定期発行であるため、組合員の元に届いた頃には、情報の新鮮さを失っていますが、速報版を作成することでよりタイムリーに組合活動の情報を展開することができ、年間40号程度発行しています。

「本社総支部ホームページ」は、本社総支部所属の組合員であれば誰もがアクセス可能としており、またインターネット上の検索サイトではヒットしないネットシステムを構築するとともに、閲覧にはIDとPassが必要で、秘匿性を向上させています。ホームページには、指示文、業務速報、業務連絡、事務連絡をアップデートしているほか、共済等の各種申請用紙についてもダウンロード可能です。また、分会専用フォルダを構築しており、例えば分会規約や写真等のデータを共有できるほか、分会執行委員会の資料を分会がアップデートすることで、タブレットやスマホからも閲覧可能となり、ペーパレス化にも寄与しています。

現在は、賃金昇進制度等の改正に向けての検討を組合員全員参加で取り組むことを目的に、ホームページ機能を活用したWebアンケートの取り組みを展開中です。

機関紙は、ペーパーとして直接組合員に届けるその活動こそが世話役活動の原点でもありますが、時代背景やニーズを的確に捉え、組合員視点に立った最新のツールをうまく使用、柔軟に対応していく事も今の労働組合活動に求められています。

本社総支部は、これからも新たな試みにチャレンジしていきます。

〈本社総支部発〉

JR総連 革マル派「分裂劇」の真相!!

今後の動きを注視するとともにひきつづき民主化闘争への支援と連携を

歴代の政府が、「革マル派が相当浸透している」と答弁しているJR総連傘下のJR東労組は、2018年春季生活闘争で、「格差ベアの永久根絶」を求めたスト戦術への反発や会社から「労使共同宣言」の失効を通知され、約47,000名の組合員が一斉に脱退し、約1年半で約11,000名まで減少している。

2020年に入り、2月10日には、JR東労組（11,000名）から対立を深めていた反本部派（東京・八王子・水戸地本）が中心となって、2,000名規模でJR東労組から脱退し、「JR東日本輸送サービス労働組合」が結成された。

さらに、2月22日には、「JR東日本輸送サービス労働組合」とJR関東バス本部の一部が脱退し結成された「ジェイアールバス関東労働組合」が産業別組織（産別）「日本輸送サービス労働組合連合会」を新たに結成した。

このJR総連傘下のJR東労組の分裂劇の真相が、情報誌『選択』の3月号に掲載された。その一部を抜粋すると次の通りである。

「新労組に加わった大半は運転士や車掌といった旧動労のコアを構成する組合員であり、誰が見ても「松崎カラー」を継承する組織であることは間違いない」。

また、「JR東労組残留組もまた最大勢力は動労系であり、松崎氏が国労に意図的に動労勢力を浸透させるためにつくった「真国労」の流れを汲む組合員が含まれている」。そして、「分裂した労組は表向き、お互いの運動方針を批判しているが、これを素直に受け取るわけにはいかない。革マル派が伝統的に掲げる「組織建設第一主義」「潜り込み戦術」を考えれば、JR東労組を単純放棄することは考えづらく、旧労組も革マル派残党労組の色が濃い」。

「今後JR東労組は過激な新労組との違いを強調し、脱退者への再加入を働きかけていくだろう」と示されている。

JR総連傘下のJR東労組革マル派は、穏健派を装い会社と協調路線を目指し始め、相も変わらず組合員不在の運動を展開していることに、西労は蛸壺に隠れて発言を控えているが、何も思わないのか??

もはや一企業の問題ではなく、東京オリンピック・パラリンピック輸送の完遂、国の治安維持のために、健全で民主的な労使関係が必要であると言える。

JR西労組は、引き続き民主化闘争を支援するとともに、JR連合、ジェイアール・イースト・ユニオンと連携し、すみやかにJR東日本に対し、真に民主的な労働組合、労使関係の構築を目指していく。