

創造・参加・実践
No.747

最新のJR西労組運動をチェックしよう!
JR西労組HP (http://www.jrw-union.gr.jp)



「友だち追加」から「ID検索」または「QRコード」で登録!
@dzc0159s



西日本旅客鉄道労働組合

〒530-0012 大阪市北区芝田2丁目1番18号
西阪急ビル9階
TEL 06-6375-9869(代)
FAX 06-6373-4133

発行責任者 上村 良成
編集責任者 尾崎 裕介

JR連合第34回定期大会

強くしなやかなJR産業を築くために 組織と運動を磨き 責任ある活動を全力で推し進めよう!

JR連合は、6月18日(火)、京都テルサにおいて、「JR連合第34回定期大会」を開催し、執行委員・代議員・傍聴約200名が参集し、JR西労組・JR西日本連合からも約120名が出席した。また、来賓には交運協協住野議長・慶島事務局長、交運共済本専務理事が出席し、連合労野会長からはビデオメッセージが届けられたほか、斎藤国土交通大臣、武見厚生労働大臣、三日月滋賀県知事、JR連合国会議員懇談会幹事会長などから多くの祝電も届けられた。

大会では、JR連合の2024年度運動方針ならびに新中期労働政策ビジョン(2024~2028)が提起され、満場一致で確認された。

大会議長団には、JR西労組から滝本純代議員(広島)が選出され、JR西労組出身の荻山会

発言内容(要旨)

JR連合自動車連絡会 矢田代議員 (西バス地本 執行委員長)

■安全の確立について

福知山線列車事故から今年で19年となる。すべての組合員が安全最優先の重要性を理解し、取り組みを進めているが、安全に絶対もなく終わりのない。アサーションの徹底と、グループにも徐々に浸透してきている。「A」当たり前のことを、「B」馬鹿にせず、「C」ちゃんとやる」というABC運動を各職場へ更に浸透させていくことを提案する。

■バス運転士および整備士の確保と育成について

コロナ禍の経験で、日本全国からかなり多くのバス運転士が離職した。全国の大規模種取得者は約89万人だが、バス運転士に就任しているのは約13万人となっている。バス運転士および整備士の年間所得は、全産業平均より約2割低いという実態を改善しない限り、真の解決はありえない。バス運転士整備士という職業の価値に見合った賃金という意味では、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要である。国も改正交通政策基本法に明記された「労働条件の改善への支援を着実に講ずる責務があるが、物価上昇に賃金が追いついていないのが現状である。今年も何とんでも賃金アップと待

に置き、時間と効果を意識して新年度に積極果敢に臨むと決意を明らかにした。議事では、執行部より、議案が執行部より、自動車連絡会を代表して矢田代議員(西バス地本執行委員長)と川原中央副執行委員長が発言し、方針の補強を行った。政務局長の総括答弁の後、李

長は、冒頭の挨拶で、安全の確立、組織と労使関係、産業政策、労働政策の4点について述べ、JR産業が大転換期にあるとの問題認識を基調

遇改善をして、離職を止め運転士や整備士を1人でも多く増やしていく考えである。バス運転士の確保ができな

い一つの要因として、事故や違反などをすると普通車と比べて多大な点数と罰金や罰則が課せられ、業務内容の割にはリスクが大ききこともありと考えられる。ドライブレコーダーを確認するなどして、運転士に責任や問題が無ければ、減点や罰金を減らす特別処置について、交運協などを通じて求めていく。また、運転士の育成についても、路線バスでは安い高速道路使用料だが、訓練では一番高い高速道路使用料金を支払っていることも企業の負担になっている。育成についても、更なる支援の拡大など、JR連合や交運協を通じて、取り組んでいく考えである。

バス産業を持続可能な産業とするためには、値下げ競争という消耗戦から脱却し、

適正な運賃料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることが必要で、待ったなしの段階である。何としてでも収入を上げられる仕組みを構築する必要があり。JR連合としても大きな支援をお願する。

も収入を上げられる仕組みを構築する必要があり。JR連合としても大きな支援をお願する。

JR西労組 川原中央副執行委員長 (中央本部 副執行委員長)

■能登半島地震について

1月1日に発生した能登半島地震では、JR連合をはじめ各単組からも支援に駆けつけていただいたことに感謝する。未だに地震の爪痕が残り、ボランティアは必要不可欠であり、JR連合からも未永いご支援をお願いする。

鉄道も甚大な被害を受けたが、グループ労組を含めた組合員による懸命な復旧作業により、七尾線、のと鉄道とも全線開通した。能登半島地震からの復旧復興の原動力になるためにも、JR連合に集う全ての単組から北陸新幹線の利用に対するご支援をお願いする。

4月25日福知山線列車事故から19年が経過した。JR西労組は同日に事故を決して忘れず、安全を誓う集いを開催し、航空連合の長谷川事務局長から講演をいただいた。1月2日に発生した航空機衝突事故では、乗客367名の命を救った客室乗務員の対応が「奇跡の18分」と称賛されたが、講演の中で、当該の客室乗務員は「怖くなかった」「冷静に対応できた」とのことであった。いかに日頃の訓練が重要であるかを痛感した。学ぶところ、教訓とするところは多くあり、航空連合とも連携しながら、更なる安全の取り組みを推進する。

2月に「人財の確保および定着と成長に向けた提言」を策定し、提言に基づき、賃金だけでなく制度や環境整備など幅広く議論を重ね、「JR西日本グループ合同入社式の開催」や、「配偶者同行制度の新設」「カスタマーハラスメントに関する基本方針の策定」など、多くの成果をあげた。引き続き、魅力あるJR西日本を創るため議論を展開していく。

その他にも、JR西日本はパートナーシップ構築宣言を公表しているが、毎年実施している協力会社訪問では、「社員の年収を400万円にするには、契約単価を2倍にしなければならない」と言われている。今後、春闘だけではなく、経営協議会や労使安全会議等あらゆる機会を捉え、粘り強く改善に努めていく。

■政策課題について
芸備線において、再構築協議会の設置を国に要請するとともに、城端・水見線については、「鉄道事業再構築実施計画」の申請が全国で初めて認定され、2029年度を目途に「あいの風とやま」に移管することが盛り込まれた。

その他にも、会社は、木次線や美祿線について、それぞれ自治体と協議を進めていく。労働組合の強化を行うべきであり、JR連合として力強く先導し、今後の展望を示すべきである。



また、JR西労組出身でもある三日月大造滋賀県知事も会場に訪れ、激励の挨拶を受けた。

最後に、荻山会長の団結ガランパローで大会は閉会した。



さらに、各地本で実施した自治体訪問の取り組みについて報告を受け、各地本の地域との連携を共有した。

第2部では、JR連合石川政策局長を講師に招き、JR連合交通重点政策(2023-2024補足版)について説明を受けた。

また、JR西労組出身でもある三日月大造滋賀県知事も会場に訪れ、激励の挨拶を受けた。

最後に、荻山会長の団結ガランパローで大会は閉会した。

さらに、各地本で実施した自治体訪問の取り組みについて報告を受け、各地本の地域との連携を共有した。

第2部では、JR連合石川政策局長を講師に招き、JR連合交通重点政策(2023-2024補足版)について説明を受けた。

さらに、各地本で実施した自治体訪問の取り組みについて報告を受け、各地本の地域との連携を共有した。

政策の理解と協力を得るべく、沿線自治体訪問を実施していく。

第2回交通政策(政策・調査)委員会開催

川柳 第24回文化・文芸作品コンクール/川柳・標語部門 [第5類 マスクなくなり 君は誰] 高橋 良樹さん(大阪地本・大阪新幹線運輸所分会)