



「可部線乗って残そう運動」に参加の組合員と家族

ベント等が実施されました。さらに「ダイヤが不便」との地元を踏まえて会社に働きかけ、2000年11月から104日間の増発等の試行を実施。この間の輸送密度は759人となり、1999年度の421人を大きく上回る実績を収めました。会社が存続のため目標値に定めた800人にも届かなかったものの、会社は2001年4月より1年間の試行を再実施して利用状況を見極めることとなりました。しかし、1年間の試行では利用促進が継続せず、輸送密度は487人に落ち込んだため、会社は2002年5月に事業廃止の方針を明らかにしました。残念ながら「鉄道の特性を發揮できない」とする見解を覆すには至りませんでした。

### 山陽新幹線トンネル落下への対応

1999年6月27日、山陽新幹線福岡トンネルにおいて、200キロものコンクリート塊が天井から落下し、走行中の新幹線車両の屋根を直撃する事故が発生しました。幸い死傷事故は発生しませんでした。しかし、大惨事にもなりかねない事態を重く受け止め、本部は直ちに申し入れを行い、原因究明と対策強化を求めました。



剥落したコンクリート片

会社はJR西労組組合員の全面協力の下に、新幹線全トンネルの緊急点検を行い、8月4日には「当面の安全宣言」を発しました。

しかし、わずか2か月後の10月9日早朝、同じく山陽新幹線の北九州トンネル内で、側壁から長さ3メートルに及ぶコンクリート片の落下が発見されました。「安全宣言」が覆された。

JR西労組は、連日奮闘する組合員への激励行動を行いました。12月16日には、運輸省トンネル安全検討会から結果報告があり、そのうえで通常運行を開始することとなりました。

安易な判断で、安全を宣言してしまつた会社の姿勢ももちろんですが、私たちのチェック機能が不足していたことも反省しなければなりません。

2000年2月には、JR西日本連合を含めた組合員、家族を対象に「山陽新幹線コンクリート構造劣化問題の責任の明確化と対策を求める署名」集約に伴う記者会見を実施

可部線、JR西労組の乗って残そう運動により列車増発・延長などのダイヤ改正を実施

鳥取県西部地震発生。引き続き大雨で伯備線が不通に。

鳥取県西部地震。創意の激励カンパ集約、685万2,677円に。

たことで、社会からも厳しく指摘される中、本部は直ちに労使安全会議の開催を要請。部外の技術陣の応援も得て、必要があれば列車を運休し、全てのトンネルの徹底した総点検を直ちに実施すること、経営責任の明確化を強く求めました。



昼夜を問わず打音検査を行う組合員

一方、西労は「新幹線は危ない」と吹聴し、「ストで安全を守る」として、11月8日から非常識なストライキを実施しましたが、列車への影響は少なく、安全に名を借りた非常識な抵抗闘争は、内外から大きな反感を買いました。

JR西労組は、連日奮闘する組合員への激励行動を行いました。12月16日には、運輸省トンネル安全検討会から結果報告があり、そのうえで通常運行を開始することとなりました。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

### 長期債務負担反対闘争(後編)から2000年度まで[年表]

1999年(平成11年)7月14日~16日	第11回定期中央本部大会(大阪大会)を開催 組合員数34,500名、組織率84.5%
8月2日	臨時労使安全会議を開催。トンネル対策検討委員会の信用確保の取り組み・今後の構造物の検査や保守のあり方について議論
8月4日	「賃金・昇進制度の見直しに関する具体的移行措置」を会社が提案
8月4日	福岡トンネル事故(コンクリート塊落下事故)「予防的措置」の完了を受け、会社は「安全宣言」を行う。
8月6日	拡大安全対策会議を開催。会社の「安全宣言」を受けて今後の対処課題を協議
8月10日	福岡トンネル事故現場のゴールドジョイント対策について現地視察を実施
8月23日	臨時労使安全会議を開催。福岡トンネル恒久対策・ゼネコン施行業者への指導について意見
10月9日	山陽新幹線小倉~博多間の北九州トンネル内で、側壁から合計の長さが3メートル以上にも及ぶ「打ち込み部」のコンクリート片の落下が発見される。
10月21日	トンネル問題で会社に申第14号を提出。25日から総点検実施
10月25日~12月16日	山陽新幹線全トンネル全ての打音検査・安全総点検を実施。52日間で6万9千人を動員
2000年3月6日(平成12年)	「山陽新幹線コンクリート構造物劣化問題の責任の明確化と対策を求める署名」集約に伴う記者会見を実施
3月8日~9日	山陽新幹線コンクリート構造物劣化問題の責任の明確化と対策を求める署名を国会と各政党に要請行動を実施
4月1日	約4年の職場討議を経て新賃金・昇進制度導入
5月23日	第3回政策シンポジウムを開催。テーマ「21世紀に残そう!私たちの技術・技能」(大阪リバーサイドホテル)300名参加。運転・研修・車掌・駅・施設・電気・旅行業・関連・指令・医療・バスの11分科会に分散して各系統の議論
6月14日	第27回臨時労使安全会議開催。山陽新幹線コンクリート劣化問題について、会社は約30社に30億円の賠償請求へ。署名活動や国会要請活動などJR西労組の運動で新局面
7月12日~14日	第12回定期中央本部大会を開催。(神戸国際会議場)組織率85%達成。新神戸駅のぞみ停車を提起 組合員数33,586名、組織率85.1%
7月31日	「中長期の政策課題に関する申し入れ(申第1号)」「高年齢雇用」「TIS本部の今後の経営形態に関する考え方」の申し入れ(申第2号)を会社に提出
10月6日	鳥取県西部地震発生。引き続き大雨で伯備線が不通に。
11月1日~2月12日	可部線、JR西労組の乗って残そう運動により列車増発・延長などのダイヤ改正を実施
11月15日	鳥取県西部地震。創意の激励カンパ集約、685万2,677円に。
11月18日	広島地本と共催で「可部線体験ツアー」を実施。2回目の乗って残そう運動。全地本から組合員と家族300名
12月11日	鳥取県西部地震被災組合員にカンパを手渡し。家屋全壊組合員4名
2001年1月18日(平成13年)	経営協議会を開催。TIS本部の日本旅行・近畿日本ツーリストとの経営統合について提案を受ける。
1月18日	第2回拡大業務部長会議を開催。議論の後、「TIS本部と日本旅行、近畿日本ツーリストとの統合に関する中央執行委員会見解」を提出
1月22日	執行委員会を開催。TIS本部大型合併計画に対して労働条件整備に強力対応することを決定
1月23日	会社は新神戸駅のぞみ停車大幅増となる計画を明らかに。JR西労組の企画提案運動が実現。上下30数本が停車
1月24日	TIS本部大型合併について解明要求申第14号を提出。統合計画の展望・統合に関わる雇用と労働条件・今後のスケジュールなど。
3月6日	TIS本部大型合併について団体交渉、転籍条件をはじめ労働条件が提示される。営業譲渡後の駅での旅行業務については示されず
3月6日	書記長・TIS部会代表者会議を開催。会社から提示された労働条件についてJR西労組の意見を一定反映したものと確認。3月中旬に二次職場オolgを開催する。
3月9日	TIS本部統合に伴う労働条件等に関する解明要求(第3次)を提出
3月21日	経営協議会を開催。JR可部線の試行増便の延長を表明。鹿線・バス増発・延長ダイヤ実績が「廃止基準とした輸送密度の800人/日」に対し、759人の利用
4月5日	TIS統合問題で第4次解明要求を提出。各地本・総支部が実施した第二次オolgでの意見をもとに、会社より社員アンケート実施の説明を受け実施を了解する。
4月16日	TIS統合問題で団体交渉を開催
4月18日	第4回拡大書記長・TIS部会代表者会議を開催
4月21日	広島地本と「JRと地元の共存共栄」をテーマに「JR可部線活性化、JR西労組自治体意見交換会」を開催。(ホテルグランヴィア広島)可部線対策協議会、広島県、市、国会議員と意見交換 亀井参議院議員、増原衆議院議員、広島市長代理小田助俊、戸河内・加計など沿線4町村長、県地域振興部、市都市交通課など13名が参加。
4月23日	執行委員会を開催。TIS統合問題で4次にわたる申し入れ・交渉を行ったが、転籍の諸条件が大筋整ったと判断
4月24日	地本代表者会議を開催。TIS統合問題で「転籍」の諸条件が大筋整ったと判断し意思統一して大筋同意。連休明けに個人面談開始
5月21日	第4回政策シンポジウムを開催。テーマ「JR民営化と私たちの進路を考える」。JR会社法の「改正法案」(本州三社完全民営化)の成立が射程圏内に入ったことを受けての開催。大阪市内にて250名参加。特別講演:南谷社長

## TISが段階的合併へ

過当競争下の旅行業界で展望切り拓く

**条件整備に強力対応**

解明要求出

TIS営業譲渡を報じる機関紙

度」を導入して改革を進めてきました。JR西労組の要求を反映した転籍条件が示されましたが、さらに充実を求めて交渉を重ね、4月にはJR入社社員への無利息融資をはじめとする提案内容の追加や上積みを引き出し、4月24日の地本代表者会議での確認のうえに、転籍条件について大筋了解としました。

### TIS本部の日本旅行への営業譲渡

JR西日本は会社発足後、鉄道業関連事業、旅行業を経営の3本柱に位置付けてきました。このうち、TIS本部を装置して運営してきた旅行業

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

### 企画提案運動により「のぞみ」新神戸停車を実現!

第12回定期大会は2000年7月12日(14日)に神戸国際会議場で開催されました。大会は当時ほとんどが通過していた、新幹線のぞみ号の新神戸駅停車を求める運動も開始しました。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。

この結果、私たちの企画提案運動が実を結び、会社は2001年10月より、上下36本中、それまでの7本から27本拡大して34本が新神戸に停車することを決めました。その後、のぞみ号全列車が停車するようになり、神戸地区の活性化に大きく役立っています。