全体質疑

「祈りの社」「安全の碑」に安全を誓う

林委員（神戸地本）

●福知山線脱線事故から14年。事故現場は「祈りの社」となり、当時すでに社員であった我々は、忘れてはならない事故を振り返り返り、追悼し、そして事故後入社の後輩には、事故の反省と教訓を学び、語り継ぐ場所として整備された。

●神戸地本管内においては、18年前の2001年1月24日、明石～朝霧間に当時21歳であった加古川保線区の仲間を、触車事故で亡くしている。触車に遇った組合員の同期の方から話を伺い、事故の悲惨さ、同僚を亡くす辛さ、そして職場の仲間が元気に帰ってくる大切さを学び、その場にいた全員が、想いを一つにしたところである。

今年の命日にも、事故現場と西明石管理室に立てられた「安全の碑」に赴き、献花と併せて、現場起点の安全確立を約束してきた。

●駅営業契約社員の段階的縮小・廃止は待ったなしの課題である。2回の受験機会確保、契約期間縮小の影響による社員採用試験基準の見直しはもちろん、グループ会社の待遇や福利厚生等についても明らかにしていただき、各地方の駅業務執行体制の方向性や将来像を明確に示せるよう、10年20年先を見越した駅業務体制のあり方についても、徹底的な議論をお願いする。

●労働組合は、安定した雇用と安心して働く事ができる労働条件を確立し、そして政治の力によって、働く者が安心して消費をしながら暮らせる社会を作り上げる。その為には、働く者の立場に立った政治家を、国政や地方政治の場に送り出さなければならない。

神戸地本は、組織内候補である栗山雅史兵庫県会議員の3期目の当選に向け、総力を結集し、取り組みを進めている。

鉄道代行としての使命を果たす

加川委員（中バス地本）

●中国JRバスの平成30年度の上期の決算は、営業収益、対前年229百万円増。一般路線では、昨年4月の大幅な減便、豪雨災害による路線の運休、高速線の長期の運休により、路線収入が大きく減少した。

一方、貸切収入では、鉄道代行輸送による輸送収入と手数料収入で増収。大幅な増益となった。これは、鉄道代行があったからで、現場の乗務員だけでなく、運行の計画に携わった非現業の組合員の努力があってのことである。一時金の申し入れに対し、10万円支給の回答を得た。

●中国JRバスは、静止物事故、始発時の早発、休憩地でのお客様の積み残し等の事象を発生させた。

そのため、ハード面では、ドライバー異常時対応システム搭載のバスを導入。乗務員本人かお客様が、非常ブレーキスイッチを押すと、減速・停止し、車外に異常を知らせることができる装置を搭載している。

また、ソフト面では脳ドックなどを定期的に受診する制度を設けている。

●7月の豪雨災害では、土砂流入で、運行できない区間が多く発生した。少しずつ復旧する中で、鉄道代行という使命を果たすため、共同運行会社による肩代わり運行などの協力を得た。

JR北海道バス、JR東北バス、JRバス関東、JR東海バスに代行輸送や肩代わり運行を行っていただいた。西日本JRバスには、必要な300～400両のバスを集めていただいた。

●最後に組織だが、残る国労は4名。定年退職を好機ととらえ、一企業一労働組合の早期実現に向け、教育活動を通し、良識ある組合員づくりにも努めていきたい。

災害時対応は社員の命を最優先に！

今井委員（岡山地本）

●大阪北部地震・西日本豪雨の自然災害に対し、ボランティア活動や救援カンパ活動、支援物資など、物心両面において大変なご支援を頂き、被災者の一人として熱く御礼申し上げる。

●災害が発生した場合の業務の在り方について、現場の社員は、例えば施設部門だと、まだ雨が降り続いている中、雨規制となった線路の運転再開に向けた点検・巡回や、土砂流入や倒木等があれば、復旧作業の現場へ向かっている。駅においては、全ての列車が運行を停止しているにもかかわらず、駅でのお客様対応を行っている現状である。

しかし、同様の災害が発生した時、二次災害が発生しないとも限らず、社員の命や安全より、運転再開を決して優先してはならない。多くの社員が、その「鉄道員魂」「使命感」のため、あらゆる手段を使って出勤しているという現状もあり、まずはそういった風土の改革を行わなければならない。

JR西日本は、他社に先駆け、計画運休を実践しているが、その取り組みと合わせて、例えば社員に対して、自宅待機の指示や避難勧告が出ている駅の閉鎖といった、お客様だけでなく社員の命も守る仕組み作りもしていかなくてはならないと考える。本部の見解をお願いする。

●駅体制の見直しについて、地本としても提案を受けている。遠隔MV拡大などについても、会社と協議をしている。本部の全面的な支援を。

駅の業務の見直しは地方の現状を見据えた議論を

尾崎委員（福知山地本）

●福知山地方本部では、毎年1月12日に「安全の集い」を開催している。今年は、福知山線列車事故現場にて、医療関係者の陣頭指揮を行い、ドクターヘリの運行に携われている、公立豊岡病院但馬救命救急センター小林誠人センター長をお招きし、「多数傷病者発生時の医療現場からの提言～JR福知山線列車脱線事故の現場から～」と題し、講演をして頂いた。

世の中には危険のみが存在し、危険を害のないレベルまで縮小し、許容範囲を超えないレベルが安全という状態であるというお話を伺った。

●福知山エリアでは近年、熊の問題が深刻となっている。不幸な事件が起きる前に、地本としても、労使でしっかり協議を行っていくが、中央本部においても議論をお願いする。

●工務系統の安全対策として、橋梁上等で検査対象物が外側にある箇所については、人の介在しないハード対策も必要だと考える。

●エリア手当は福知山地本全組合員の総意である。3%が欲しい。

●総合生活改善について、駅や工務系統への働きがいにつなげるべく、駅長業務有資格者への手当の新設。列車見張員や作業責任者手当や線路閉鎖工事監督者等への手当の新設・増額をお願いする。

●福知山エリアは、自動改札はほぼ無く、有人改札も常に人が立つ。無人駅や業務委託駅にも社員の派遣を行う。そして、除草・除雪も人が必要とされる。後方業務に関しても減る実感はない。

駅の業務の見直しは、機械が整備され、環境の整っているアーバンだけではなく、地方の現状をしっかりと見据えた議論を要請する。

●第19回統一地方選挙、第25回参院選では、推薦候補の必勝に向けて福知山地本も力の限り取り組む。

暴言！「総合職に働き方改革なんてない」

蒲委員（本社総支部）

●私たちJR西労組も、PDCAのC・Aができていないと思っている。運動方針の中でしっかり明示していくべきだと考える。

●いろんなところに、「カンパニー制」という言葉が出てくるが、全く全容が分からない。どう施行されるか分からないが、2022年には、最終形を目指すと聞いている。中央本部がどこまで聞いているのか、本当に6月までにできるのか、しっかり検討いただきたい。

●本社のある部の執行役員が、「総合職に働き方改革なんてない」「おまえらの仕事は何の役にもたたへん」と暴言を吐いている。そもそも、働き方改革は、JR西労組と労使一体の取り組みの筈である。社長が旗を降っているのに、経営幹部の一部が、上述の暴言である。この部の時間外労働、休日労働の状況は最悪である。

●今年は全地本で勤務確定前の20日までに36協定を締結すべきだと考えている。春闘とは切り離して前広に議論し、会社と本部で36協定をすり合わせ、地方に回していただく事を強く要請する。

●残念ながら、間接部門のハラスメントがまだ散見される。厳重注意だけで済まされている。2月から人事部がようやく本腰を入れて、パワーハラスメントの相談を正式に受け付けるようになったが、今後は被害者本人の意向も聞きながら、徹底的に会社と議論していきたい。

●来たる春の統一選挙で、兵庫県議会議員の栗山雅史現職の再選に向けて全力で取り組むことをお誓い申し上げる。

本当に頑張った者が報われる賃金制度の確立を

石田原委員（大阪地本）

●JR西日本グループ「鉄道安全考動計画2022」がスタートし、早くも2件の死亡労災が発生。今なお、労働災害や注意事象等は増加傾向である。これ以上、仲間の命を失わない為にも、間接社員グループ・協力会社を含めた課題「適切な要員で適切な業務量なのか」「本当に守れるルールなのか」等について、本部の見解をお聞きしたい。また、具体的なC（チェック）とA（改善・提言）の取り組みがあればお聞かせいただきたい。

●2019年度の36協定について、本部・本社間議論は進んでいるのか？ 地方での議論の時間を考えると、本部・本社間は3月上旬での締結を目指していただければ、ありがたい。

●平成9年、10年、11年採用で短縮昇級（進級）者の基本給・職務遂行給が、平成12年採用で標準進級者のそれらより低い現在の賃金制度について、本当にあり得るのか、引き続きの議論をお願いする。制度の境目で、恩恵を受ける人と受けない人が出ることは、制度改正をする上で一定の理解はするものの、本当に頑張ったものが報われる賃金制度の確立をお願いしておきたい。

●大阪は選挙イヤーである。4月統一地方選、7月参院選、大阪府知事・大阪市長ダブル選挙に、都構想住民投票の可能性も。大阪の地では、来たる参院選で、国民民主党・立憲民主党を推薦している。組合員は、どのような投票行動を行えばいいのか？ 組合員が投票を放棄することのないよう、これから本部と議論をさせていただきたい。

大阪は、奈良県の田尻匠議員の当選に向け、4支部61分会の総団結で取り組む決意を申し上げたい。