JR WEST
西労組 UNIONニュース
No.5
(通算)No.573
2024.3.18
JR西労組ホームページ
(http://www.jrw-union.gr.jp)

西日本旅客鉄道労働組合
本部／〒530-0012 大阪市北区芝田二丁目一番十八号（西阪急ビル9F）
TEL NTT(〇六)六三七五―九八六九(代)
JR(大阪)〇七一―七一―五五(代)
FAX NTT(〇六)六三七三―四一―三三
JR(大阪)〇七一―七一―五一
●発行責任者／上村良成
●編集責任者／尾崎裕介

特集 JR西労組第42回中央委員会（発言集約）

安全を基礎に絆を強め 未来を切り拓こう！
ベア10,000円 年間臨給 5・7箇月を求める

JR西労組は2月5日(月)、ホテルマイステイズ新大阪において、「第42回中央委員会」を開催し、委員、来賓、執行部、傍聴者など、約300名が参集した。議長団に、小橋委員(岡山地本)と佐藤委員(本社総支部)を選出し、議事が進められた。冒頭、中央執行委員会を代表し上村中央執行委員長から、能登半島地震で被災された皆様へのお見舞いの気持ちを述べた後、「安全の確立」「2024春闘」「人財」「持続可能な交通体系」など、JR西労組に課せられた課題について、決意を含めた力強い挨拶があった。全体質疑では、各地本、総支部、協議会から、真摯で切実な声が上がった。その声を受け、羽野書記長が、総括答弁で、「2024春闘勝利に向けてしっかり闘う」と、組合員の思いを表明し、全ての議事を満場一致で承認し、上村委員長の団結ガンバローで閉会した。

全体質疑

増え続ける獣害への対策は？

上井委員（福知山地方本部）

●事故を忘れない取り組みとして、地本ユニオンスクールにおいて、中央本部作成のDVDの活用や教育トレーナコースで作成した統一教材の活用、そして「安全お守り手帳」の安全衛生委員会等での活用を計画している。

●福知山エリアにおいて、重大労災は発生していないが、未だ労働災害はゼロになっておらず、今後も全組合員で安全の取り組みを進めていく。

●福知山エリアの現状の課題に獣害対策がある。獣害に関する列車接触件数は、2020年度945件、2021年度950件、2022年度1041件、2023年4月1日～2024年1月末時点では630件となっている。

獣害対策として、超音波での「シカ踏切」や物理的に侵入を防ぐ鹿柵、電気を伴う電線が有効で、光や匂い等の獣除けは慣れてくるとのことである。

また、国土交通省発表の動物が原因による輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)件数については、2012年度から500件を超え、2016年度からは右肩上がりの600件、2020年度は1000件と一気に増加。部外による輸送障害の約半数が動物による原因である。遺骸処理の他、夜間工事や巡回時の鹿・熊の目撃等もある。

中央本部と本社間においても、引き続き獣害対策について議論を深めていただく事をお願いする。

●離職を止め、JR西日本が魅力ある会社であり続ける為にも、「人財への投資」として、ベア10,000円及び年間臨給5・7箇月の満額獲得、地上職の改善、福知山地本の悲願である、エリア手当の増額に向けて、粘り強い交渉をお願いする。

●福知山エリア配属の新採13名の全員加入、社会人採用者6名の新規加入を含め現在、組織率98・2%である。

コロナ禍で減少したコミュニケーション力を取り戻すべく、これまで以上に組合員と向き合い、『絆』を大切に、組合員に寄り添い、不安の声に耳を傾け、何より「気軽に相談出来る環境の構築」に向けて取り組んでいく。

被災組合員への思い・気づきの大切さを痛感

前田委員（金沢地方本部）

●本年1月1日に発生した能登半島地震について、JR連合、中央本部をはじめ各地本の皆様のあたたかいお言葉・ご支援に、深く感謝を申し上げる。

●「七尾線」と「のと鉄道」の復旧工事に、JR西労組組合員とグループ会社社員が頑張っている。

●被災した組合員は、使命感を持ち業務を遂行し続けており、メンタル面での負担は計り知れない。ケアやフォローができればという仲間の思い・気づきの大切さを痛感している。

●「Think and ACTトレーニング」の成果なのか、今回の地震の際に、組合員の多くが自分の判断で最善の行動がとれた。

●地震発生時の対応については、好事例の一方で、情報共有や初動を含めた体制など反省点もあった。今後振り返り検証を行う。

●エリア手当について、地方エリアの思いを受け止め、検討すべき時期である。

●地上職は、創意工夫、改善を進めながら、頑張っている。モチベーションに直結する待遇改善は「至上命題」である。

●3月16日に北陸新幹線敦賀開業と並行在来線移管を迎えるが、人事運用の課題が山積している。

●3セク会社出向支援10年の課題について、出向の具体的方向性となる3セク会社との協定は、本社が主導となる。出向期限の方向性について、情報共有をお願いする。

●開業以降は、複雑な人事運用が予想され、在来線職場の3セク会社への移管、系統ごとの新幹線・在来線それぞれの資格問題など、制約が懸念される。

さらに富山県では城端線・氷見線が「あいの風とやま鉄道」に経営移管が決定されるなど変化も踏まえなければならない。新幹線・在来線そして3セク出向の相互のローテーションなど、金沢エリアの環境構築は急務である。

中国統括本部の1年の振り返りを！

亀山委員（米子地方本部）

●米子地本では、2006年に発生した伯備線触車事故から18年が経過した1月24日に、安全の集いと追悼献花式を実施した。安全の集いでは、事故後、事故前入社それぞれの組合員に出席いただき、それぞれの経験や思いを共有するため、安全お守り手帳を活用したディスカッションを実施し、事故の風化防止と安全意識の醸成に向けた取り組みを行った。

●2024年に実施される施策として多くのメニュー提案をうけている。組合員からは自身の将来への不安や会社への将来展望が見いだせず、離職や転職に踏み切る組合員が後を絶たない。鉄道部の見直し、大保線区化、電気部門の組織見直し等、これから現場の要求を基にしっかりと議論を行っていく。

●中国統括本部が立ち上がって1年数ヶ月。これまでの運営を振り返る必要はないか。また、採用の多様化により様々な現場では教育が追い付いていないとの多くの声がある。

●米子地本として、地域活性化の取り組みは重要な運動の柱と位置づけ、この間取り組みを継続してきた。本年も11月30日には、地域活性化検討委員会を開催した。

●芸備線にて再構築協議会の設置が行われるとのことで、木次線を始めとするローカル線を多く抱える米子地方本部の組合員がその動向を注視している。

JR連合が掲げる持続可能な交通体系の構築に向けて、運動の展開をお願いしたい。

●春闘について、特段2点の強い改善要望がある。1点目は、作業責任者手当をはじめとした職務手当の改善である。

2点目は、中国統括本部が発足し、単身赴任や遠距離通勤など家庭と仕事のバランスを保ちながら、会社のために懸命に頑張っている組合員に対し、「別居手当の増額」と「サテライト勤務における通勤制度の改善」である。

医療職の待遇改善を

小林委員（本社総支部）

●心理的に安全な職場について、すべての基礎は、縦・横関わらず互いを認め、率直な意見を気兼ねなく発言し、学び・高めあうことではないか。

『心理的に安全なチームづくり』という言葉を掲げるだけではなく、長期的な視点で定期的に振り返り、改善して継続しなければならないと考えている。

●度重なる組織改正とそれに伴う業務体制について、2020年11月の組織改正より、合計5回の組織改正を実施している。

改正の度に業務の持ち替えが行われ、業務は増える。組織改正の度に掲げられる「経営の強靭化と変化対応力を高める企業改革」は達成できているのか。施策実行後の会社による自発的なチェックをお願いする。

●働き方改革・36協定について、本社間接の業務増加は留まるところを知らない。12月末で360時間を超過している社員数は、中途採用者や出向受けなどにより現在員を100名超増員しているにも関わらず109名に達した。業務忙殺からメンタル不調に陥るケースや間接社員が考え・価値を創造する余力が削られている。

本社間接の実施すべき本来の業務とは何なのか。次年度36協定締結に関して、特別条項・延長付きの36協定を年度初に結ぶ必要があるのか疑問を持っている。

●なぜJR他社が年間臨給方式を採用しないのか、年間臨給方式がベストな戦略であると判断にたる学習や議論をする場を設けるべきではないか。失われた1・19箇月はどの程度の期間と手法で取り戻す考えか中央本部の見解を。

●2024春闘要求項目について。大阪鉄道病院の賃金上昇・長日勤などに対する手当の増額・新設。どうか、医療社員の待遇改善実現を誓っていただきたい。

●組合費低減について、多くの組合員からの声に対して、姿勢を示さなければならないのではないか。