羽野書記長 総括答弁

当たり前と言ってしまった瞬間に議論が止まってしまう

はじめに

能登半島地震について、今回の地震は何千年に一度の地震だったと言われている。陸路が寸断されており、復興が進んでいないようだ。今後、連合からの要請にもとづきボランティアを中心に支援をしていきたい。

安全について

今年は新たな安全考動計画が策定された初年度であるが、2件もの死亡労災を発生させた。今後は2度と死亡労災を発生させてはならない。これまでも何度も申し上げているが、仲間を失うということは、その人の人生を止めるということであり、家族や仲間を悲しませることになる。さらには会社の信頼まで失墜させることにもなる。まずは、自分の命を守るということが重要である、そのためにもABC運動(当たり前のことを馬鹿にせずちゃんとする)を言い続けているが、当たり前のことを当たり前にすることは意外と難しい。私たちは日常生活や日々仕事をする中で、悪気があるわけではないが手抜き行動をしている。安全を守るためには、この手抜き行動をいかに無くすかが大事であり、これが当たり前のことを当たり前にすることに繋がる。

仕事をする上でも様々なルールなどがあるが、安全衛生法や触防などもそうであるが、誰かの犠牲のもとでそれらのルールや基準が定められている。それらを守ることで自分の命を守らなければならない。そうでなければ仲間やお客様の命は守れない。

昨年の感電労災で改善されることになった停電チェッカーであるが、自分の静電気にも反応するという過剰反応を繰り返しており、オオカミ少年的になっていたが、反応した際に、もしかしたら電気が流れているのでないかと疑い、確認するというひと手間の行動があれば、感電が防げたかもしれない。このひと手間はもしかしたら面倒くさいのかもしれないが、命を守るためには必要な行動である。

繰り返しになるが、当たり前のことを当たり前にする、手抜き行動をしない、さらにはひと手間かけるということで、安全を守っていただきたい。

お客様の命を守るという観点で、今回の能登半島地震発生時の津波警報に対する七尾線でのお客様避難誘導が迅速に行われたと金沢地本から聞いたが、津波の際にお客様を避難誘導するルールが定められており、それをまさに的確に実践したと言える。これは日ごろの訓練の賜物であり、褒められる行動である。また、1月2日の羽田空港での事故の際に短時間で300人を超える乗客を避難させたことも日々の訓練の成果であると思う。

4月25日に開催する事故を決して忘れず安全を誓う集いに航空連合の方をお招きしており、日々の訓練など安全の取り組みについて学びたい。

24春闘について

ベースアップ10,000円は決して高水準の要求ではない。昨年はJR西労組初の3,000円の満額ベアを勝ち取ったが、他の産業はそれ以上のベアを獲得し、コロナから早期回復した企業は一昨年もベアを獲得している。それらの産業に追いつくためには10,000円を本当に勝ち取りにいかなければならない。さらには、地上職、工務系統については作業責任者手当だけではなく、何か新しいものが作れるかどうかはわからないが、これまで屋外夜間作業が当たり前だったのが、今の若い世代は当たり前ではなくなっていることから、これまで当たり前であったものに対して、どう手当てしていくのかということになる。全員の賃金を上げるのはベアになるが、特定の系統に光を当てるということになれば、何かの手当が必要になる。加えて、資格に対する手当についても工務系統から声が大きい。

エリア手当については、国鉄時代の都市手当から変遷してきた手当であることから、簡単に変えることができないかもしれないが、コロナ禍に広がったテレワークにより、統括本部所在地以外のサテライトオフィスで仕事をするスタイルが当たり前になっている。都市手当ができた時には想定していない働き方に変化していることからも、新たな働き方に応じた形に変えていかなければならない。さらに、発言のあった賃金昇進制度の見直しや賃金逆転現象の解消などについても少し長い視点で議論を進めていきたい。これらの見直しを進めることが人材の確保、定着に繋がるものと考えている。

ボーナスについて、コロナ禍で受け入れた減額分を取り戻す話が各地で出ている。一つだけ言えるのは1.19箇月を取り戻すと言って決めた瞬間にどこかに基準、線を引くことが必要になる。その基準をいつにするのか、どの数字にするのか。例えば昨年の4.2箇月を基準とするのか、それともコロナ禍で妥結した5.38箇月を基準にするのか、どの水準から1.19箇月なのか、基準を決めると正直なところしんどくなる。

ボーナスはそもそも業績に応じて支払われるものであり、業績に応じて変動するものである。わかりやすい例が日本旅行であり、コロナ禍ではボーナスゼロであったが、業績が大きく回復した昨年は今までにない水準のボーナスが支給された。鉄道産業はコロナ禍前までは業績の変動が小さく、年間臨給で安定的に支給することを労使で確認してきたが、コロナ禍で大きく経営が悪化したことで、はじめて減額を受け入れた。それを取り戻すとしたらどうするか、実は決めきれないのが正直なところである。今後、コロナ前の水準に売り上げが戻れば、利益が間違いなくコロナ前の倍ぐらい出るのではないか。ただ、長期債務の利払いが200億円規模であるため、簡単に大きな利益に繋がらないかもしれないが、利益がコロナ前を上回る水準になれば、その時にはこれまでの上限を上回るようなボーナスを要求すべきであり、会社にもその水準で出させるべきであると思っている。それをもって取り戻すということにもなるため、非常に悩ましいことである。ただ、減額のことを忘れてはいないということと、ボーナスとはそういうものであるということを改めて知っておいてほしい。

魅力ある会社にするために

魅力ある会社にするために、今回策定した提言だけではないが、その提言を実現していくことが必要である。策定過程において、青年女性委員会や工務系統の組合員の皆さんから様々な多くの意見をいただいたが、その成果が今回の提言であり、それを今後一つひとつ実現していきたい。コロナ禍を経て私たちの価値観が大きく変化したが、会社側も社員に向き合うというスタンスに変化してきている。それが昨年の労働協約の多く成果でもあり、一時金についてもそうである。コロナ禍前のスタンスであれば協約にしても一時金にしてもあれほどの成果にはなっていない。そういう意味でも会社の姿勢が冷たい側から少し温かみのある側に寄ってきているのではないかと思うので、チャンスでもある。

さらに、魅力ある会社にするためにはまだ職場に残っているさまざまなハラスメントを無くしていかなければならない。ハラスメントについては就業規則にも入っているが、過去の仲間の犠牲のもと盛り込まれたものである。

今でもこの会社は十分に良い会社ではあるが、細部ではまだまだ課題の多い会社でもある。それらを一つひとつ改善、修正していくことでさらに魅力のある会社になっていく。

コロナ禍を経て、我々の価値観が大きく揺れ動いている。世代によって価値観も異なる。まずは先輩世代がしっかり受け止めることも大事であるが、歩み寄りすぎる必要もない。お互いに歩み寄り、それぞれの価値観の違いを認め合うようにしなければならない。これからは、それぞれの世代がお互いの価値観の違いを理解したうえで、どのような仕組みを作っていくのかが魅力ある会社にしていくために大切なことである。これまで泊り勤務や屋外夜間作業、転居を伴う転勤が当たり前であったが、今の若い世代は当たり前ではない。当たり前だろと言った瞬間に議論が止まってしまうので、どのように減らしていくのかということを皆さんと一緒に考えていきたい。

最後に

私たちは、会社が悪いという言い方をよくするが、会社に人格があるわけでなく、私たちは会社を構成している社員、組合員である。会社が悪いと言っているのは、半分は自分が悪いと言っているのと同じである。であれば、どうすれば改善できるのかを皆さん一人ひとりが考えてほしい。職場でできる小さな取り組み、改善をぜひ実践してほしい。そういうところから少しずつ職場環境や労働条件を変えていただきたい。会社は人生の1/3を過ごすところでもあることから、ぜひ楽しんで、笑顔で仕事をしていただきたい。

最後に、2024春闘の勝利に向けて、上村委員長を筆頭にしっかりと闘うことを誓い、総括答弁とする。

安全確立のための浸透図る

横山委員（中国JRバス地方本部）

●1月1日能登半島地震により、復旧活動に携わる方々や昨年起きた豪雨災害で今なお復旧活動に関わる方々に敬意と感謝を申し上げる。JR西日本グループ会社として鉄道代行輸送を組合員一丸となって完遂する決意である。

●現在のご利用状況は、コロナ前と比較して、一般線98%、高速線88%、準高速線68%、貸切78%に止まっている。23年度の上半期の決算状況は、営業利益△150百万円の赤字となっている。また、昨年一年間で40数名の乗務員が転職している。

●JR連合、JR西労線方針に則り、ベア10,000円を掲げ、2024春闘を闘って行きたいと考えている。臨給要求はJR連合・JR西労組の掲げる年間臨給で行くのか、昨年と同様の半期臨給要求で行くのか、3月1日開催予定の中国JRバス地方本部『第38回地方委員会』ギリギリまで状況を見極め決定する。バス会社支援をお願いする。

●安全の確保こそが最も重要であることを認識し、安全文化をめざし、自然災害に備え、人命最優先のもと、事業を継続させ公共交通機関としての使命を果たすことを念頭に「重大事故ゼロ・重大労災ゼロ」及び「飲酒運転の撲滅」を掲げてきた。昨年は数年無かった労災事故が1件発生。事故は決してゼロになるとは思っていないが、限りなくゼロに近づけることはできると思っている。3A輸送(安全・安定・安心輸送)、ABC運動(当たり前のことを・馬鹿にせず・ちゃんとする)、JR西労組お守り手帳の3H(初めて・変更・久しぶり)を組合員に浸透させていく。

●一昨年末と昨年で2名の組合員が脱退し国労に加入した。石田原組織部長にお越しいただき、「JR西労組の組織運動」について講義を行っていただき、求心力ある組織作りについて再度認識を深めることができた。

乗務員の連携による避難誘導

川原委員（大阪地方本部）

●令和6年能登半島地震が発生し、お亡くなりになられた方々にお悔やみを申し上げるとともに、被災された皆様に心からお見舞いを申し上げる。

また、現在七尾線の不通区間と、のと鉄道の復旧に向け昼夜問わず奮闘いただいている組合員・グループ会社・協力会社の皆様に敬意と感謝を申し上げる。

●地震発生の際、指令員と交信ができないなか、ウェザーニューズの情報により大津波警報の発令を受け、乗務員間で連携し自らの判断で降車手配し、高台までお客様を避難誘導し、避難所においても的確な対応をされた。

今後南海トラフ地震など大きな災害が待ち受けている中、非常に参考になる事案である。

●1月2日に発生した羽田空港での衝突事故では、同じ交通運輸産業で働く仲間として、乗務員の的確な対応、管制宮との確認会話、我々も教訓化すべきこと、学ぶべきこともたくさんある。この知見を活かして、我々の取り組みにも反映していきたい。

●新たな近畿統括本部がスタートして1年4ヶ月。生産性向上と持続可能なシステム構築の実現に向けて様々な業務改善施策も予定されている中、間接部門の社員はスリム化により一人ひとりの負担が大きくなっている。今後も働きがいがあり、希望のもてるJR西日本グループを創りあげていくために労使で議論していく。

●第3四半期決算において3期連続の増収・増益。通期予想も820億円に株主配当も上方修正。そこで減額を受け入れた1・19箇月をどのようにして取り戻していくのか、ここが非常に重要となってくる。

●分会のレクや歓送迎会なども、コロナ禍の影響から、声かけや掲示だけでは、中々集まってくれないとの声も頂いている。青年女性委員会と連携しながら、明るく楽しく元気よく、労働組合だからこそできる仲間づくりを実践し、組織強化をしていく。

組織改編施策の検証

今井委員（岡山地方本部）

●昨年12月5日、岡山地本管内において触車死亡労災が発生。中国協議会を通じて緊急申入れを行うとともに、緊急地本執行委員会を開催し、事故の概況の周知や課題の集約を行い、今後の岡山地本の取り組みの見直しや検証について、執行部全体で議論を行った。また、2月11日には、本部とともに糸崎駅構内の触車事故現場へ行き、安全を誓う取り組みを予定している。

なお、4月に、JR西日本連合岡山地本独自で安全ディスカッションも計画しているので、本部のご協力をお願いする。

●2024春闘で、どうしても勝ち取ってほしいのは、作業責任者手当の増額である。安全管理や工程管理をはじめ、職務内容の大変さを考えると安すぎる。

●業務課題について、これまでの組織改編各種施策を経て、組合員から頂く声で一番多いのが「回っていない」という言葉である。例えば中国統括本部設立や電気技術センター化について、振り返り交渉をしてきたが、未だ組織として安定飛行に達していない。それなのに、次々に施策提案が来る。

その最たる問題が要員に関するもので、会社は「大文夫です。」とは言っているものの、こちらから見れば回っておらず、支社時代の時のような、普段会話を交わす余裕もないため、コミュニケーションも低下している。

●これまでの施策を振り返り、元に戻すべきところは元に戻す、間違えて削ったところは補修する。地本としても対応はするが、安全を毀損する前に、本部においても議論をしてもらいたい。

●NS制度を2025年に廃止する旨の説明があった。考え方に反対するものではないが、現在NS運用されている組合員を守っていただきたい。

●地域公共交通のあり方について、1月17日、岡山県副知事への自治体訪問を実施した。

岡山地本では、「持続可能な地域公共交通をつくるJR連合政策提言」について、政策の浸透に向け取り組んでいる。芸備線やその他多くのローカル線を抱える地本に対し、本部からアドバイス等いただけたらありがたい。