

働く者の立場で政策制度、組織課題の前進を図り、将来に亘り安全で社会に信頼されるJRを築こう!



# JR連合

JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

http://www.jr-rengo.jp

**日本鉄道労働組合連合会**  
〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9階  
TEL (NTT) 03-3270-4590 (JR) 057-7848  
FAX (NTT) 03-3270-4429 (JR) 057-7849  
1部20円 (但し組合費に含む)  
●発行者 松岡裕次 ●編集者 中山耕介

facebook  
twitter



JR連合の鉄道特性活性化に向けた取り組みを大垣市担当者に説明する上村総合組組織政策局長

大垣市は岐阜県の西部に位置する岐阜県第2の市で人口は約16万人。大垣市の交通政策の担当事務局長は、大垣市からは第三セクターとして運営する養老鉄道の現状などをお聞

きした。養老鉄道は従来近畿日本鉄道(近鉄)によって運営されていたが、利用者の減少などから経営状況が悪化し、2007年から上下分離方式による形態に移行した。線路などの施設を近鉄が第三種鉄道事業者として保有しながら近鉄の子会社として養老鉄道が第一種鉄道事業者となり運営が移管された。さらに2017年度には近鉄に代わって沿線7市町が出資して設立する法人「養老線管理機構」が第三種鉄道事業者となり、第三セクターとして養老鉄道が第二種鉄道事業者となり、引き続き運行を担う体制に移行することになる。大垣市からは、養老鉄道の経営において、現在は社員のほとんどが近鉄からの出向者であり、今後、プロパー採用を増やすこと

が必要であること、設備を保守する機能には技術者が不足していること、車両の老朽化など新たな経営形態における様々な課題をはじめ、住民を巻き込んだ利用促進に向けたアクションプラン策定などについてもお話しいただいた。

養老鉄道は、2017年度中に改正地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通再編実施計画」への認定に向けた手続きを行っている。養老鉄道を沿線住民や沿線地域への来訪者の移動手段として定着させるためには関係者らの連携が欠かせない。持続可能な地域公共交通として確保・維持するため、非利用者が利用可能となる条件への対応、人口減少・高齢化などの社会情勢の変化に配慮するよう、沿線7市町、交通

事業者、地域住民などの関係者らが協働して利用促進を展開していくことが急務であるが、現実的には簡単には進まないようである。意見交換後、養老鉄道のイベント列車「葉巻列車」に試乗し、地元企業とタイアップした活性化の取り組みを体感することができた。

また、大型商業施設へのアクセスのために新駅を設置した大垣市と隣接する本巣市を走る樽見鉄道にも試乗した。

今回の視察においては地方鉄道を第3セクターとして懸命に維持する自治体の取り組みを学ぶことができた。これまでの各地で得た知見などを踏まえ、JR連合は6月の定期大会を目的に鉄道特性活性化PTの最終答申を取りまとめたい。

合政策局では松岡裕次会長と中山耕介政治部長が出席し、交通政策基本法および地域公共交通活性化再生法を活かした実効性ある施策の展開、観光立国として駅などにおける今後の視覚障がい者や車椅子利用者への対応、貨物モーダルシフト推進のための大型倉庫設備への支援などについて要請



挨拶する交運協政策懇談会顧問の高木義明衆議院議員(JR連合国会議員懇談会会長)

## 鉄道特性活性化PT 大垣市との意見交換 沿線自治体、事業者、地域住民などの関係者らが協働して利用促進を展開

鉄道特性活性化PTの活動として、岐阜市に続き、4月13日に岐阜県大垣市との意見交換会と養老鉄道および樽見鉄道の現地視察を行った。

アドバイザーである太田和博専修大学教授を含めPTのメンバー15人で大垣市役所庁舎を訪問し、粥川大垣市議会議員の仲介のもと、大垣市の交通政策に関する意見交換を行った。

大垣市は岐阜県の西部に位置する岐阜県第2の市で人口は約16万人。大垣市の交通政策の担当事務局長は、大垣市からは第三セクターとして運営する養老鉄道の現状などをお聞

基調講演では、JR西日本構造技術室の松田室長が「安全を支える考動と鉄道強化」のテーマで講演を行った。不安定行動とヒューマンエラーの関係性、自分がかかわる事故に繋がらざる表面化しなかった「結果オーライ」(勘違い成功体験)などによって、いずれ事故は発生することになり、現場で働く一人ひとりの考え行動する「考動」が安全を支えることになるとの説明があった。また、構造技術室によるトンネルや橋脚などから原因究明への方針転換が進

国交省各局に対してJR連合の主張を訴える

JR連合は、5月10日、交運協の一員として国土交通省に対して2017年度政策・制度要求についての交渉を行った。JR連合の「2017年度交通重点政策」の内容を交運協の政策・制度要求項目に反映し、国土交通省の各局へ力強く要請した。

5月10日の国土交通省総

した。同日自動車局では西原一英自動車連絡会代表幹事と中山部長が出席し、規制緩和の弊害と実効性ある監査体制、持続可能なバス産業のための労働条件、高速乗合バスにおける低価格競争の実態把握などについて要請した。

また、11日の鉄道局

所大祐政策・調査部長が出席し、地域公共交通の維持・活性化、整備新幹線、鉄道貨物の課題について要請した。

## 福知山線列車事故から12年 安全の確立を運動方針の 最優先課題に位置付け愚直に取り組む

今年で2005年に発生した福知山線列車事故から12年が経過した。25日の午前中にはJR西日本による追悼慰霊式が開催され、松岡裕次会長もJR西労組の荻山市中央執行委員長(JR連合副会長)と本田雅明書記長(JR連合執行委員)とともに参列した。

25日午後開催されたJR西労組主催「事故を決して忘れず、安全を誓う集い」の冒頭、主催者を代表して挨拶に立った荻山市中央執行委員長は「事故後入社した組合員も1万人を超えた。事故を決して忘れず、安全の確立を運動の最優先課題に位置付け、二度と事故を繰り返さないために、職場から不断に取り組む決意をあらためて固めたい」と訴えた。

また、JR連合を代表して松岡裕次会長は、「2月に3件の死亡労災事故が発生した。待避不良などの危険な事象も多く発生している。グループ会社や協力会社を含めたすべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロをめざし、あらためて職場から安全の確立に愚直に取り組まなければならない」と力強く要請した。

「安全を誓う集い」は、JR西日本構造技術室の松田室長が「安全を支える考動と鉄道強化」のテーマで講演を行った。不安定行動とヒューマンエラーの関係性、自分がかかわる事故に繋がらざる表面化しなかった「結果オーライ」(勘違い成功体験)などによって、いずれ事故は発生することになり、現場で働く一人ひとりの考え行動する「考動」が安全を支えることになるとの説明があった。また、構造技術室によるトンネルや橋脚などから原因究明への方針転換が進

第88回メーデー中央大会  
長時間労働の撲滅  
デイリーストックの実現めざす

4月29日、都内にて、第88回メーデー中央大会が開かれ、中央労協、労働組合、全労済などの関係団体などから4万人の仲間が集まり、JR連合からは約300人が参加した。

冒頭、主催者を代表して神津里季生連合会長が挨拶し、「働

くことに関わる新たな常識を私たちの手で作る時期にきている」と働き方改革について触れ、「誰もが希望を持って働き、仕事と生活を両立できるように労働時間を最適化しなくてはならない。時間外労働の上限規制はその時間まで働かせていいというものではない。今まさに労働時間にかかわる新たな常識を作るチャンス。あらゆる場面で、組織内外へアピールしなければならぬ。それぞれの立場から運動し、発信していく」と呼びかけた。

第3回安全対策委員会を開催し、労災や事故発生情報共有と改訂作業を進めている重大労災防止ハンドブックの内容について協議した。

引き続き、福知山線列車事故をはじめとする重大事故の反省と教訓を胸に刻むとともに、「働く者の安全確保がひいては鉄道全体の安全性向上につながる」との認識のもと、グループ労働者を含むすべてのJR関係労災ゼロをめざす取り組みを展開していく。

各単組の安全対策委員らが安全課題について協議した



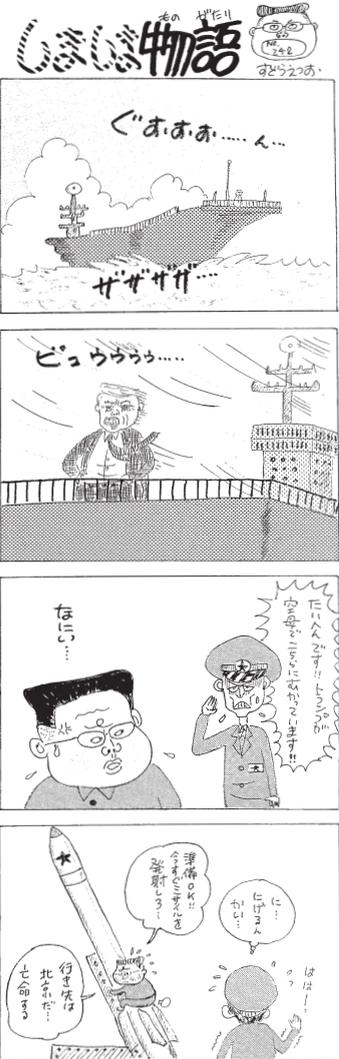
職場で一人ひとりが安全の確立を愚直に取り組むよう要請する松岡会長



今こそ底上げ、底支え、格差是正の実現を!

第3回安全対策委員会を開催し、労災や事故発生情報共有と改訂作業を進めている重大労災防止ハンドブックの内容について協議した。

引き続き、福知山線列車事故をはじめとする重大事故の反省と教訓を胸に刻むとともに、「働く者の安全確保がひいては鉄道全体の安全性向上につながる」との認識のもと、グループ労働者を含むすべてのJR関係労災ゼロをめざす取り組みを展開していく。



4月18日、産経新聞は東京朝刊の二面トップ記事において、「JR東労組スト権『確立』」と見出しを掲げ、国鉄分割民営化から30年が経過する中で、JRの主要組合で初めてとなる実質的なストライキ権の確立を大きく報じた。

記事によると、JR東日本の最大労働組合「東日本旅客鉄道労働組合（JR東労組）」が、ストライキ権確立の意思を問う全組合員投票を行い、過半数の賛成

を得ていたことがJR関係者の話などで分かったとのこと。JR東労組内部でもスト権確立に向けた動きに反発し、組合脱退などの反発する動きもあるとの情報から考えると今回は内部告発によって記事化されたのではないだろうか。

労働組合のストライキ権については法律で認められたものではあるが、雇用不安や安全を脅かすような事態でないにもかかわらず、JR各社の最大労組がスト

ライキ権を確立したことも行使したこともない。しかし、今春開でJR東労組は、先祖返りしたかのようにストライキ権を持ち出した。一方のJR東労組は「春闘に関するスト権は確立していない」とコメントしているが、2月8日発行のJR東労組業務部速報No.74では「ストライキ権を事実確立した」と明記している。実質的にストライキ権を確立したにもかかわらず、奇妙なことに、JR東労組は2月10日の臨時大会以降は「ストライキ権確立」という表現を隠している模様である。

### 民主化闘争16 産経新聞 ストライキ権を確立したと報じる

「客は二の次」  
4月18日産経新聞東京朝刊一面のトップ記事より

・定期昇給 実施  
・増収補助金の支給率見直し  
・増収補助金の増額15000円  
・20000円 人間ドック補助の増額1万円  
・2万円、インフルエンザ予防接種補助成金の増額20000円  
・25000円

・定期昇給 実施  
・福利厚生制度の充実  
・住宅補助金の増額15000円  
・20000円 人間ドック補助の増額1万円  
・2万円、インフルエンザ予防接種補助成金の増額20000円  
・25000円

・定期昇給 実施  
・増収補助金の支給率見直し  
・増収補助金の増額15000円  
・20000円 人間ドック補助の増額1万円  
・2万円、インフルエンザ予防接種補助成金の増額20000円  
・25000円

・定期昇給 実施  
・福利厚生制度の充実  
・住宅補助金の増額15000円  
・20000円 人間ドック補助の増額1万円  
・2万円、インフルエンザ予防接種補助成金の増額20000円  
・25000円

・定期昇給 実施  
・福利厚生制度の改善  
・インフルエンザ予防接種補助（対象者拡大）

・定期昇給 2684円  
・年間臨給 5・04ヵ月  
・夏季手当 契約社員勤続7年以上15万円・3年以上10万円・6ヶ月以上8万円  
・パート・アルバイト4万円  
・諸手当の改善 住宅手当8000円  
・12000円

・定期昇給 2684円  
・年間臨給 5・04ヵ月  
・夏季手当 契約社員勤続7年以上15万円・3年以上10万円・6ヶ月以上8万円  
・パート・アルバイト4万円  
・諸手当の改善 住宅手当8000円  
・12000円

・定期昇給 2684円  
・年間臨給 5・04ヵ月  
・夏季手当 契約社員勤続7年以上15万円・3年以上10万円・6ヶ月以上8万円  
・パート・アルバイト4万円  
・諸手当の改善 住宅手当8000円  
・12000円

・定期昇給 5626円  
・時給引き上げ フェロー社員平均11・67円（1・15%）  
・年間臨給 2・5ヵ月  
・一時金の支給 0・4ヵ月（京都店20周年、営業力と生産性向上への積極的な取り組みに期待）  
・期末手当制度の見直し  
・2017年度末までに実施  
・育児制度の改善 在籍期

・定期昇給 5626円  
・時給引き上げ フェロー社員平均11・67円（1・15%）  
・年間臨給 2・5ヵ月  
・一時金の支給 0・4ヵ月（京都店20周年、営業力と生産性向上への積極的な取り組みに期待）  
・期末手当制度の見直し  
・2017年度末までに実施  
・育児制度の改善 在籍期

・定期昇給 5626円  
・時給引き上げ フェロー社員平均11・67円（1・15%）  
・年間臨給 2・5ヵ月  
・一時金の支給 0・4ヵ月（京都店20周年、営業力と生産性向上への積極的な取り組みに期待）  
・期末手当制度の見直し  
・2017年度末までに実施  
・育児制度の改善 在籍期

・定期昇給 2271円  
・夏季手当 2・05ヵ月  
・年休取得の促進 休日取得モデルに年5日を組み込み  
・労働時間管理の徹底 新卒採用枠の拡大、要員準備率の見直し  
・育児・介護制度の改善 看護・介護休暇の半日単位での取得  
・妊娠・出産に関するハラメントの防止

・定期昇給 5857円  
・夏季手当 5・5ヵ月  
・大鉄工業労組  
・5月9日妥結

家族の幸せを災害から守る  
**火災共済 オプション保障**  
火災共済の保障力を、さらにアップさせる新制度。

近隣の家へ損害を与えたときの「類焼損害保障」、日常生活での賠償事故に備える「個人賠償保障」、賃貸住宅で火事を起こした場合の「借家人賠償保障+修理費用」、火災共済とセット加入することで大型保障を実現します。

類焼損害保障  
個人賠償保障  
借家人賠償保障+修理費用

みんなで暮らしをガード  
**交通共済** (JR職域生協)  
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合

組合役員の方々のご協力をお願いします

**交通共済 30周年**

「増件・増口キャンペーン」実施中!

「加盟組合各級機関役員みなさま」の全員契約に向けて、積極的に取り組みます!

未契約の役員員の全員契約運動に取り組みます!  
組合員一人一人の契約に向けて、増件・増口運動に取り組みます!

皆さんと歩んできた30周年。これからも交通共済と共に

交通共済 (JR職域生協)  
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合

グループ  
南関東ロジスティクス労働組合  
(JR貨物連合)

南関東ロジスティクス労働組合は、2011年5月に結成、組合員数は約60人、勤務箇所は、東京ターミナル、横浜羽沢駅、梶ヶ谷ターミナル、相模貨物駅、コナテナ検修所、東京バニグセンターで、作業内容は、フォークリフトでのコンテナ積付、検修作業等となっています。

大井埠頭に隣接する東京ターミナルには、多くの組合員が在籍しています。業務は多忙を極め、加えて要員不足の状況が続いており、常に募集をかけていますが、採用されても「業務量と賃金が見合っていない」等の理由で、すぐに辞めていってしまう、労働条件改善が喫緊の課題です。東京ターミナルの中間の育児休暇と育児勤務の合計最長期間を10年(但し、原則毎月4回以上の選考勤務を条件に子が小学校に就学した直後の9月末まで延長可能)

東京ターミナル開発労組  
5月2日妥結

東海整備労組  
5月2日妥結

JR西日本不動産開発労組  
5月9日妥結

大鉄工業労組  
5月9日妥結

テナ扱扱量は、「日本一」で、ひとたび列車が乱れると、作業ダイヤ変更等で、構内は慌ただしくなります。

2014年3月、東京ターミナル構内で死亡労働災害が発生しました。フォークリフトの運転には死角が多数あり、危険が伴います。「人は居ないだろう」でなく、「人が居るかもしれない」という気持ちを常に持ち、どんな状況においても、的確・正確・スピーディーに作業を行うのがプロの仕事と自覚し、日々の業務に従事したいと思えます。

JR貨物は、総合物流企業として、経営基盤が盤石化し、労働条件が飛躍的に良くなるよう、闘ってまいります。今後とも、ご指導宜しく申し上げます。

定期大会で運動方針を確認し合った南関東ロジスティクス労働組合