

現場で働く要員数に相違が発生している。今後2〜3年の間に大量の退職者が見込まれるが、この機会を捉え、駅の要員を見直すよう強く要請する。

また、パートナースタッフに対する住宅手当の支給等を強く訴える。

組織問題について、現在、分会役員の育成に取り組んでいるが、社員は2年程度で転職となるため、現在はパートナースタッフの組合員に頼っているのが現状である。今後どのような組織構成を考えているのか教えてください。

「協力と対立」の理念の下、JR九州労組と会社は車の両輪と例えているが、

昨今の状況を鑑みると、バランスを保っているのか疑問である。悪路を走行する会社が前輪、追従するJR九州労組が後輪であるとの印象を受ける。間違った時にはブレーキをかける労働組合の重要性が問われている。組合員の視点に立ち、組合員から信頼される労働運動を構築することが求められていると考えるが、本部としての考えを明らかにしてほしい。



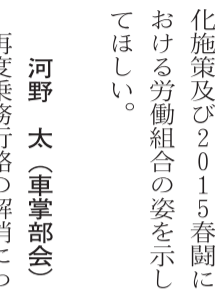
田頭代議員

田頭 正憲（福岡地本）
政治・政策の課題について、安倍政権は、特定秘密

保護法を強行採決の上成立させ、憲法第9条を空文化する解釈改憲による集団的自衛権の行使を容認する閣議決定を行った。憲法第9条の改憲の動きについては、JR九州労組の綱領に掲げる理念に反すると考えるが、本部としての考えはどうか。

退職者連絡会の活動について、退職者連絡会の役員から「積極的に活動すれば成果も表れるが、活動には車を使用することもあり、不注意等で事故を起こすリスクも伴う。何らかの措置を講じてはいただけないか。」との意見が上げられた。JR九州労組乗務員共済の加入の対象とすること等を検討してほしい。

平成26年度の主な効率化施策等について、博多直方間の4両ワンマン運転が想定される。実施する根拠など明確に示されておらず、多くのリスクがある中で、実施すべきではないと考える。現在の3両ワンマン運転の検証とあわせ、実施における問題点、課題を把握するため関係分会を含めた対策会議等の立ち上げを要請したい。組合員は労働組合の施策に対する闘う姿勢を注視している。各種効率化施策及び2015春闘における労働組合の姿を示してほしい。



河野 太（車掌部会）

再度乗務行路の解消について、この間の会社も「再度乗務行路については解消に向けて努めていきたい」

との考えであったと認識しているが、今回のダイヤ改正において、一部の職場において再度乗務行路が増えている。再度乗務行路の解消に向けた取り組みをお願いする。

現在、D&S列車として多くの観光列車が運行しているが、車掌が乗務している観光列車は、9本中僅か3本である。先月、「指宿のたまて箱」が脱線事故を起こしたが、ワンマン運転であり、避難誘導の判断を運転士1名に委ね、また、訓練を受けていない客室乗務員に避難誘導の重大な責任を課すなど、多くの課題が浮き彫りとなった。不幸な組合員を出さない、また安心と安全の確保、充実したサービスの提供の為に、車掌の乗務が必要不可欠と考える。

乗務員の技術継承・維持向上のために、適切な要員の確保と、異常時・緊急時に適応力のある職場づくりをお願いする。



河野特別代議員



仲本代議員

仲本 友三（熊本地本）
組織の強化・拡大について

である。組合は、職場が原点であり、職場における活動の積み重ねが人材育成に繋がる。職場からの声をボトムアップで積み上げて行きたい。

都市手当については、政令指定都市に働いている者を対象として支給されるものであると考えており、熊本市への早期適用を求める。また、都市手当については見直しの議論もある中、その際には何らかの経過措置も必要であるとしており、現在、都市手当の支給がない熊本市内に勤務している社員についても経過措置の対象とすべきである。

モニター通勤について、鹿児島在住組合員の強い要望である熊本駅で折り返し富合駅に向かうことはできないか。労働協約の交渉で強く求めていただきたい。

ダイヤ改正・効率化施策についてである。今次ダイヤ改正において、「有明5号」長洲〜熊本間が廃止となった。しかし、長洲駅へ到着した「有明」は熊本駅まで回送列車として運転しており、お客さまの救済として設定した経緯も踏まえ、旅客列車として熊本駅まで運行すべきではないか。また、熊本乗務センターにおける指導車掌の体制について、複数名の配置を求めてきたが、本部の粘り強い交渉により「車掌に余力等があれば、指導補助として配置することも考える」という回答を引き出した。北村業務部長には感謝申し

上げる。これまで、「雇用の確保、安全・サービスの確保、労働条件の低下を招かないこと」を前提に効率化施策に対して取り組んできたが、これらの施策については会社、組合双方からの十分な検証が不可欠であり、慎重な対応が求められるものである。我々は、是非々の立場から、毅然たる態度を堅持していくことが重要である。新玉名駅のホーム担当の見直しについても、安全性について更に検討を深める必要がある。本部としても前回同様の見解のもと、毅然とした対応をお願いしたい。

岩口 保則（長崎地本）
効率化施策について、これまでの効率化施策等の検証を行うとともに、鉄道事業の収支改善のみの施策に對しては、組合として、雇用の確保を第一に、安全・安定輸送とサービスの確保、労働条件の維持・向上と組織運営の低下を招かないよう強い決意で臨んでいただきたい。

2014春闘は今までになく要求条件は整っていた。上場を目標とする会社に対して、組合員も生産性向上に協力し、効率化施策にも一定の理解を示してきた。2015春闘では本部も最



岩口代議員

大限の力を注いでいただきたい。長崎地本も組合員、家族全員でバックアップする。

組織強化・拡大について、どのようなささいなことであっても、話し合いができる環境をつくり上げることが重要である。一組合員が気楽に悩みを相談でき、確実に声を吸い上げる体制が必要である。そのための分会役員との対話や会議、点検の深度化に努めていきたい。

JR九州労組も国鉄経験者が減少し、後10年もすれば、平成採用の組合員が大半を占める。責任組合としての活動と重要性を早急に引き継がなければならない。



玉井代議員

で遺憾である。大分地本の責任者として、断固反対の立場を取るとともに、大分地本全員で闘っていく考えである。

職場環境の整備について、うつ病での休業者が増加している。原因の一つとして、職場でのゆとりがないからではないだろうか。管理者との意思疎通を深め、相互に協力していくことで不満が解消され、労働時間管理が徹底されることが望ましいと考える。また、一部ではあるが、上司の指示を聞き入れない社員は社員失格であるというような、言葉での暴力を発する管理者もいるとの声がある。断じて許すことはできない。職場の現状を調査するとともに、このような管理者を許さないという姿勢を徹底されたい。

JR九州グループ会社の組織拡大についてである。いつまでもどのグループ会社において組織化するのかという点について、具体的な行動や方向性を示すべきであり、これによりグループ会社の社員との連携が一層深められると考える。

安全確立についてである。5月に4大労災の感電事故が発生した。幸い命は助かったが、足の切断を余儀なくされている。会社だけに任せるのではなく、組合も徹底的に事故原因を究明していくべきである。

賃金制度について、55才以上の賃金支給率についてまずはJR西日本の基本支

給率の92%を目標に、引き続き改善の取り組みを要望する。



江口代議員

江口 洋一（鹿児島地本）
効率化施策についてである。計画にある、小倉駅や新玉名駅のホーム担当に係る業務の見直しについては、小倉駅の形状や利用者数を考慮したとき、収支改善が先で、安全は二の次と思えるような施策ではないのか。また、3月には駅の無人化が提案され、様々な問題点が指摘されながら、安全を確保するための設備と、管理職の負担軽減について一定の前進が図られたのとことから集約された。しかし、直営駅の委託化等の実施項目を見たとき、JR九州からの出向者数の減少や、JR九州鉄道営業(株)の社員の高齢化等で要員需給が不足する中、直営駅の委託化を行うことは、更なる無人化の拡大に繋がることが懸念される。これまで地域密着を掲げ、沿線自治体との信頼関係を進めてきた中で、JR九州の経営に欠かすことのできない税制特例措置での意見書採択などに協力していただいた沿線自治体に恩を仇で返す結果ではないか。今後とも理解・協力いただけるのか、甚だ不安である。

株式市場について、上場後は収支だけを見る株主により、利用者を無視した地方ローカル線の切り捨てが行われるのではないかと大変危惧している。株式市場後も見据えながら、各種施策の提案時には地域住民の足を守る公共交通機関として、その大きな責任と誇りをもって懸命に業務を行っている、社員・組合員の安全と雇用の確保は、当然のこととして考慮する必要がある。



岩永代議員

岩永 康志(福岡地本)
福岡地本の組織機構の見直しについてである。福岡地本では、昨年9月、分会の更なる活性化と次世代を担う役員・活動家の育成を目的に、福岡地本版組織機構の見直しを実施し、協議会形式の支部を立ち上げた。一方、専従役員の体制は3名減の13名となり今日を迎えているが、近い将来、専従役員をさらに減少させていかざるを得ない財政状況は変わらないものと考えている。九州全体の、また、JR連合の情勢も踏まえつつ、連合や交通労協などの活動展開も視野に入れた機関運営のあり方について、組織機構の見直し議論が展開されるべきであり、本部の力強いリーダーシップが

求められている。また並行して、密接な課題である教育活動のあり方について、具体的方策を確立させていくべきである。

安全の確立についてである。組合員・家族の健康問題も含めた安全の確立について、「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労働災害」を目指しているが、残念ながら未だにその実現はなされていない。協力会社の皆さんを中心に、重大労働災害は毎年複数発生している。この間、協力会社での人材育成と、定着を促す目的で、自己資金工事の平準化を訴えてきたが、

今後は、事故を未然に防ぐ安全衛生教育の徹底を図っていくためにも、グループ会社、協力会社も含めた、合同の安全衛生委員会の設置を求めていくべきではないか。

また、グループ会社と協力会社に労働組合を立ち上げていく取り組みを具体的に展開していかねばならない。組織課題についてである。この間、福岡地本では高年齢者を中心に、我々の組織を後にする者が複数名いた。高年齢者に対する目に見える労働条件の改善を、早急に実現させる以外に策はない。また、出向組合員への世話役活動について、今後は独自に職場集会を企画していくなど、具体的な活動展開に力を注いでいきたい。また、「未加入者を許さない」という強いメッセージ

ジが本部には求められている。

60才定年後の部分年金が今後段階的に長くなるが、その空白期間の賃金を補填する、現行の調整給の成果は大きいものであると評価しつつも、早急に改善すべき課題として、65才定年制を求めつつ、来年度に60才を迎える組合員から、年金制度と連動した段階的な定年延長の実現を求める。女性社員の待遇改善についてである。人口減少の危

本部より、発言に対し真摯な答弁



木村総務・財政部長

組織機構の見直しについては、先行して実施した専従役員の減と併せ、検討を図ってきたが、今大会までに具体案について一致点を見いだせなかったことについてお詫び申し上げたい。引き続き「組織財政検討委員会」を設置し、その中で本日出された意見・要望等も尊重しながら、来年の第27回中央委員会までに提起できるよう、スピード感を持って検討を深めていく。

機、その影響を直に受けるのが鉄道事業であり、少子化対策の先導者であるべきJR九州において、子育てと仕事、家庭と仕事の両立支援の面では、大きく出遅れている現状を改善すべきである。女性社員が入社し、現場であるいは乗務員となつて活躍し、一体何年が経過しているのか。女性社員が働き続けることが可能となる職場環境の整備を急ぐとともに、とりわけ、今後も女性社員を乗務員として育成

成していく方針であるならば、早急に、具体的に、適切に対処すべき課題である。最後に、来年の統一地方選挙の取り組みについてである。我々、JR九州労組においては、来年の統一地方選挙は、これまで以上に重要な選挙として位置付け、予定候補者全員の当選に向け、組織をあげて取り組む体制をいち早く構築すべきである。本部役員を中心に主だった陣営毎に構築していくことを強く求めたい。



北村業務部長

乗務員に対する激変緩和措置である調整手当、事業所懇談会について、また、パートナースタッフの無期雇用契約については、2014年度労働協約改訂要求として掲げており、今後、会社と協議していきたい。

あると考えるが、補助対象者の拡大については求めていきたい。

効率化施策についてである。これまでも、雇用の確保及び安全の担保を前提に、サービス及び労働条件の低下に繋がる恐れのあるものについては、毅然とした態度で対応してきた。今年度も、これらの基本的な考えに立脚し、粘り強く取り組んでいく。また、各地本でも協議を重ね、取り組んでいかなければならない。

2015春闘において取り組みの方針を変えていきたいとの思いはあるが、専門委員会等を立ち上げ、検討していきたい。具体的な取り組みについては、来年2月の中央委員会において明らかにしたい。

労働時間管理について、はこの間、専門協議会で交渉を行っており、本社・本部間において3カ月に1回程度、意見交換していくことを確認している。発言にあったような実態があれば、今後も質していく。

安全確立について、7月7日に指宿枕崎線での列車脱線事故に関する申入れを行い、雨量警報器の設置基準及び解除基準、要注意箇所等の指定基準、報道への対応に関する考案等を求めている。今後、会社と協議していく。

業務上必要な冊子の購入について発言があった。

業務上必要であれば、会社が負担すべきものであると考える。実態を調査した上で、対応していきたい。

女性の就労条件について発言があった。女性社員の働きやすい労働環境の構築に向け、6月に交渉を行い、女性社員の意見を踏まえ、保育所の設置等の要求を行った。今後も、女性社員が働きやすい職場環境の構築に向け取り組んでいく。引き続き、忌憚のない意見をお願いする。

女性社員の寮について、今年度は吉塚駅前において新設し、また、来年は鹿児島地区において新設される予定である。現在、門司地区に新設する計画はないが、皆様の意見を踏まえ、必要な設備については、会社に求めていく。さらに、パートナースタッフの処遇改善については、この間も労働協約改訂に向けた交渉において求めてきており、今後とも引き続き求めていく。

嘱託再雇用社員の就労条件について、地元で就労したいとの意見は理解するが、会社としては業務上必要な要員は適所に配置することとしており、現状のままでは困難である。今後は、制度として求めるのか、個別で対応していくのか相談していきたい。

モニター通勤の条件緩和については、引き続き和については、引き続き会社と協議していく。

フリーゲージトレインに係る検修社員の要員について、我々も危惧しており、8年後には西九州ルートが開業するため、今後、必要な要員配置及び養成については前広に会社と協議していきたい。

大分駅の欠員について、本部としても、この間、求めており、別府駅から1名の社員が大分駅に転勤することとなった。さらに、8月上旬に、本社直轄管内から1名の社員が大分駅に支社間転勤するとの説明を受けており、必要な要員は整うと認識している。この間、駅のみならず全ての職種における適正な要員配置を求めてきており、引き続き要求していきたい。

再度乗務については、平成26年3月ダイヤ改正交渉等においても解消に向け、強く会社に求めた。次期ダイヤ改正に向け、再度乗務の解消に向けた会社の取り組みを注視していく。仮に増えた場合は、毅然とした対応をとっていきたい。

乗務員の技術継承等については、引き続き取り組んでいかなければならない課題であるため、具体的な取り組みなどについて専門的見地に立って意見を上げてほしい。

マイレールオペレーションの見直しについては、この間、目標設定額が高

いとの声が多かったため、目標設定額の引き下げを要求し、今年の4月に要求が実現したものの、「2枚・4枚きっぷ」等の対象商品の減が新たな問題点として上がっているのが現状である。九州各地でこのような意見が上げられてきており、さらに代議員の意見を踏まえ、会社に対象商品の追加などを求めている。

○ 取扱い誤りを起こした社員に対する会社対応について、3月に会社と協議した際に、乗務員の再教育に関する基本的な考え方を質してきた。我々としては、具体的な事象を相談いただければ適宜対応していく。

○ 客室乗務員の乗務列車の見直しに伴う大分ベースの廃止についてである。我々としても重く受け止めている。5月29日に会社から口頭説明があり、我々としても前広に対応したいとの思いから、6月23～26日、7月6～7日にかけて大分ベースの職場集会を開催し、大分ベースの客室乗務員50名中48名に参加していただき対話してきた。毎回、厳しい意見をいただいております、そうした意見を踏まえ現在、会社としての考えを質しているところである。本部としては、「社風であり、経営の根幹でもあるサービスの方針転換に至った合理的且つ納得性のある理由が示

されなければ到底受け入れられるものではない」と「大分ベースの廃止によって、雇用が確保されないのであれば断固反対の立場であること」「大分ベースについては、廃止ではなく存続を求めるとの考えに基づき、再度、7月28～29日に職場集会を開催し、彼女たちの意見を聞いた上で、前述した3つの考えに立脚し対応していきたい。



上野副委員長

○ 組織脱退の問題と対応について、宮崎で発生した組織脱退については、緊急職場集会にも出席し、組合としての取り組みを説明した。この集会での議論や意見を水平展開していくことが重要であると認識しており、地本を通じて出された意見等について、本部への情報提供をいただきたい。また、分会活動状況報告書がその目的を果たすものとなるよう、実施した会議内容や本部への意見及び要望等についても報告を行っていただきたい。地本・分会と一体となって組織対策に取り組んでいく考えである。

○ 若手組合員が組合役員を担うことを敬遠している現状や、やり甲斐を感じられる組織対策の必要性について発言があった。また一方で、青年・女性委員会からは、将来執行委員を目指していきたいという建設的な発言もあった。本部としても、組織担当者会議の開催を年間5回に増やす計画をしており、組織の現状や対策について、多くの意見の集約を行う考えである。様々な課題が残っており、今後も各地本との連携を図り、解決に向けて検討を行うべく考えていく。

じられる組織対策の必要性について発言があった。また一方で、青年・女性委員会からは、将来執行委員を目指していきたいという建設的な発言もあった。本部としても、組織担当者会議の開催を年間5回に増やす計画をしており、組織の現状や対策について、多くの意見の集約を行う考えである。様々な課題が残っており、今後も各地本との連携を図り、解決に向けて検討を行うべく考えていく。



芦原副委員長

○ 統一地方選挙について。政策課題の実現については、この間も、JR九州労組議員団会議で、経営支援策の継続等に取り組んでいただいている。また、昨年成立した理念法である「交通政策基本法」について、今後、より具体的に各自治体の交通体系をどのように構築していくのか議論されるものであり、さらに地方自治体での取り組みが重要になってくる。政策課題実現のため、統一地方選挙での完全勝利に向けて体制が不可欠である。本部と当該地本とが一体となって早期に体制を整え、取り組んでいきたい。

全ての組合員が一致団結し 多くの成果を勝ち獲る年に

中原書記長集約答弁【要旨】



九

集約答弁を行う前に、個別の質問に対する答弁を行う。

○ 集団的自衛権の行使について発言があった。安倍政権の解釈については、個人によって意見は異なるが、発言された内容については本部としても理解を示す。何れにしても、JR連合及び連合と連携を図りながら、行動を共にしていく。都市手当の見直しについては「新中期労働政策ビジョン・チャレンジ2018」に掲げており、実現に向けて取り組んでいきたい。グループ会社の組織化について、その実現に向け取り組んでいく。高年齢組合員の賃金及び労働条件の改善について発言があった。2015春闘において、引き続き取り組んでいくことを約束する。本日は、23名の代議員及び特別代議員から、運動方針(案)に賛同し補強する立場からの意見をいただいた。

たと理解している。運動の基調として提起している4点を基に、集約答弁を行う。

〈安全最優先の風土づくり〉

「安全とサービス」を社風に掲げるJR九州において、安全を最優先とする企業風土、職場風土づくりは今後も取り組んでいかなければならない。また、「安全」そのものが最大のサービスであり、「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロ」を目標に、安全確立の原点である「職場からの安全」を追求していかねばならない。そのために、職場の日々の業務や分会活動を通じた「安全衛生委員会」の更なる充実・強化に向け、今年度も安全衛生委員会との意見交換会を実施していくこととする。また、引き続き、グループ労組や協力会社も視野に入れ、JR連合及びJR九州連合と連携した安全確立に向けた取り組みを強化していく。

○ 昨今の自然災害による鉄道設備の被災に起因する脱線事故や線路の不通などが発生している。直近では、6月21日に起きた指宿枕崎線の列車脱線事故において、乗員乗客を含め、46名中15名が負傷する惨事となった。平成17年にも当該事故現場の5m横で同様の土砂崩れが発生していたにも係らず、危険箇所点検対象外であったことなど、安全管理体制の不備が指摘されている。今回の事故を教訓に、安全管理体制を強化するための対策を講じるため、会社に対して申入れを行っており、今後、再発防止策等について協議していく。

〈組織の強化・拡大〉

我々は結成以来「一企業一労働組合」を目指し取り組んできた。結果、組織率92%強という責任組合としての地位と、安定した労使関係を築いている。しかし、依然として三極構造が続いていることに加え、未加入者も多く存在しているのが現状である。また、2次にわたる「組織拡大強化月間」を設定し組織拡大に向け取り組んできたものの、結果としては未加入者から1名の組織拡大のみに留まっている。また、高年齢者の脱退に歯止めがかからず、さらに、平成採用者の2名の脱退を許すこととなった。高年齢者の脱退の理由の一つである組合費の経済的負担に対しては、組合費の減

額を提起した。しかし、組合費の減額によって問題が解決するものではないと考えている。他労組への加入及び未加入の増加となった背景には、組合運動の原点である日常の世話役活動ができていないことにあるとの認識を互いに共有し、今一度、原点に立ち返り、組合員の目線に立った労働組合の姿の見える運動を職場から展開していきたいと考えている。分会の活性化を図り、現場で発生する様々な問題に素早く気づき、解決する力を発揮していただきたい。職場における日々の取り組みが、組織の強化、拡大へと結びついていくと確信している。

〈労働条件の向上〉

我々は、社会と労働者を結びつける企業活動の中で、一人一人が如何に意欲的に業務に向き合えるのか、そのために目指すべき賃金、雇用、労働条件のあり方とは何なのかを模索し、この間、数回に亘り労働政策ビジョンを策定し、その実現に向け取り組み、労働条件の向上に資する多くの成果を勝ち獲ってきた。しかし、まだまだ多くの課題が残されていることに加え、この5年間の目標としてきた「2008年新ビジョン」の改訂時期にあたり、会社の中長期経営計画で掲げる「株式上場の実現」も視野に入れた、新たな向こう5年間の目標となる「新中期労働政策ビジョン・チャレンジ2018」を本定期大会において提起した。本来であれば策定過程において組合員の皆さんの意見も反映できるように、職場討議を行うべきであったが、実施することができず、大変申し訳ないと思っている。

本部は、本定期大会での意見も踏まえ、今後、組合員の皆さんに新ビジョンの周知を図る取り組みの場を設定していきたいと考えている。ビジョンは策定し提起することが目的ではなく、如何にビジョンに掲げた目標を具現化するかが重要である。まずは、平成26年度労働協約改訂要求において、一つでも多くの成果を勝ち獲るよう全力で取り組んでいく。

会社は中期経営計画の3年目を迎え、目標として掲げた「株式会社上場の実現」に向け、収益の改善を図るとともに、より効率的な業務運営と徹底的なコスト削減を推進し、強固な経営基盤の確立を目指すとした事業計画を明らかにし、平成26年度の主な効率化施策等を組合に提示してきた。各種効率化施策への対応については、個別答弁で述べたとおり、これまで同様「雇用の確保、安全・サービスの確保及び労働条件の維持・向上」を前提に対応していく。JR九州労組の労使関係の基本スタンスである会社の経営基盤を積極的に支えていくための「協力」の理念と、経営者の一方的な支配や理不尽な労働条件の押しつけ、さらに成果の配分等の対立等には、毅然として対処していく「対立」の理念に立脚し、今後とも会社と対峙していく考えである。

客室乗務員の乗務列車の見直しに伴う大分ベースの

廃止について発言があった。本部としても、単に業務の見直しではなく、労働組合として最も守らなければならない雇用に関する問題であると同時に、「サービス」に対する方針転換であると考えており、本部も、計6日間にわたり当該の組合員の皆様と膝を付き合わせ、多くの意見を拝聴してきた。当該組合員の思いは誰よりも理解しているつもりであり、会社に対して組合員の切実な思いや意見を踏まえた要望を伝えている。本部は、全ての効率化に関する事案に対し、今後現場の声を大切に前述したスタンスに則り是非々の態度で対応していく。

2015春闘についてである。許斐委員長が挨拶でも述べたとおり、2014春闘において、徹底してベアに拘ったものの、結果としてベアを引き出すことができず、組合員、家族の思いに届くことができなかったこと、責任を重く受け止めたこと、反省と教訓を活かした取り組みを展開していく。具体的な取り組み方針については、来年2月の中央委員会決定する。

〈政策課題の実現に向けた取り組み〉

会社は、株式上場を目指しているが、前提条件として、国鉄改革のスキームである経営安定基金を維持するとともに、各種税制特例の継続を掲げている。JR九州労組は、この間も会社

の経営にも責任を持つべく、これらの経営支援策等の政治的政策課題の解決を図ってきたが、今後も、株式上場の有無に係らず経営支援策の継続、恒久化に向け、全力を挙げた取り組みを展開していかねばならない。その為にも我々の運動を理解し、共に取り組んでもらえる国会議員及び地方議員を増やしていく必要がある。よって、来年春に実施される第18回統一地方選挙を戦う全ての組織内候補の必勝に向け、速やかに関係地本とも協議を行い、選挙体制を早急に整えていく。

昨今の自然災害による鉄道設備に甚大な被害が発生している。一度大きな災害が発生すれば、その復旧に莫大な経費と時間を要し、さらには地域経済や住民の生活にも大きな支障が生じる。さらに、鉄道設備そのものが防災、減災に役割を果たしていることなどを鑑みれば、早急の復旧が求められるが、鉄道事業者のみによる復旧には限りがあり、さらに、現行の「鉄道軌道整備法」の適用要件についても条件があり、解決しなければならぬ課題もJR九州においてまだまだ多く存在している。これらの課題に対する理解と我々の取り組みに対する支援を目的に、今回で7回目となる「交通重点政策意見交換会」を、九州各地区で開催していく。各地方の積極的な参加を要請する。

〈組織機構の見直し〉
組織機構及び運営方法の見直しについてである。組織財政検討委員会では、この間、鋭意議論を行っているが、現状では一致点を見出すことができていない状況である。これまで、組織機構もあわせて見直すとしてきた中、先行して専従役員の数削減するという選択を行った。専従役員の数削減により、組合員の世話役活動が十分に行えないなどの課題も上げられている。運動方針(案)でも記載しているが、来年2月の中央委員会までに具体的な方向性を提起できるよう、引き続き、組織財政検討委員会を設置し、協議していくとともに、本部・地本間での

個別の協議も行いたい。あわせて、組合の財政の確立についても、引き続き、経費の削減に努めるとともに、組織機構の見直しの中でも経費削減に資する体制の検討も行っていく。

〈最後に〉
本部として、提起を受けた多くの意見を真摯に受け止め、直面する運動課題に全力を傾注したいと考えている。さらに、スローガンに掲げる「飛躍・信頼・創造」の下、全ての組合員が一致団結し、多くの成果を勝ち獲る年にすることを互いに確認し合い、集約答弁とする。

大会宣言(案)

本日、私たちJR九州労組は、熊本市「ANAクラウンプラザホテル熊本ニュースカイ」において、第23回定期大会を開催し、出席した代議員各位の真摯な討議を通じて、「飛躍・信頼・創造」のスローガンの下、運動の前進とさらなる飛躍に向けた、2014年度運動方針を満場一致で決定した。

まず、最優先課題である安全確立について、重大労災・重大インシデントの撲滅に向け運動を展開してきたが、昨年度も墜落・感電等の重大労災や、踏切無遮断などのインシデントが発生した事態を真摯に受け止め、引き続き、「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロ」を目標に、職場からの安全確立を図るため、安全衛生委員会の機能強化や「行動指針」を活用した実効性ある取り組みを、各級機関・グループ労組が一体となって展開する。

次に、組織率は92%に達しているが、私たちの最終目標は、組織の強化・拡大による「一企業一労働組合」の早期達成である。そのためには、他労組や未加入からの拡大が不可欠であり、確固たる決意と戦略を持ち積極的に行動を展開していく。また、JR九州グループで働く労働者の総結集と労働条件の向上を果たすため、全てのグループ会社での組合結成にむけ、JR九州労組が主体となって取り組む。

さらに、政策課題では、上場会社に相応しい労働条件の確立を目指し新たに策定した中期労働政策ビジョン「チャレンジ2018」の実現にむけ、上場会社に相応しい労働条件の確立にむけた、具体的な行動を展開していく。また、JR三島・貨物会社の経営安定に資する支援策の恒久化をはじめとする政策課題の解決にむけ、JR連合と連携した取り組みを引き続き強化する。

一方、安倍政権は新成長戦略の一つとして「解雇の金銭解決」や「ホワイトカラーエグゼンプション」の導入など、雇用分野における更なる規制緩和をもくろんでいる。私たちは、「格差社会の拡大」「労働者保護ルールの改悪」につながる政府のこうした動きに断固反対し、連合が提唱する「働くことを軸とする安心社会」を実現させなければならない。そのためにも来春実施される統一地方選挙では、公認・準公認の候補者をはじめ推薦する全ての候補者の必勝にむけ、組織の総力を挙げた闘いを全力で取り組む。

最後に、私たちは新たな時代を創造するため、諸先輩方が築いてきたJR九州労組の組織と運動を確実に継承しながら、JR九州を代表する責任組合としての自覚を持ち、積極果敢に運動を展開していくことを本定期大会の総意として決意する。

以上、宣言する。

2014年 7月11日

九州旅客鉄道労働組合
第23回定期大会



人災にも
天災にも
頼れる共済。



家族の幸せを災害から守る
火災共済/地震風水害共済/
交通災害共済/生命共済/入院共済



○ 優秀賞
「無事故の誓い」
鹿児島乗務分会 徳永 光博 さん

おめでとうございます!!



○ 最優秀賞
「指差確認」
博多駅連合分会 松本 優作 さん

【写真コンクール(安全の部)】