



# 情報 FUKUOKA 第100号

# トライ



発行者

九州旅客鉄道労働組合  
福岡地方本部

発行責任者 岩永 康志  
編集責任者 森永 克章

北九州市小倉北区室町3-137-1  
NTT (093) 583-3385  
JR (091) 4307~4308

## 明るい未来へ、掴もうベースアップ

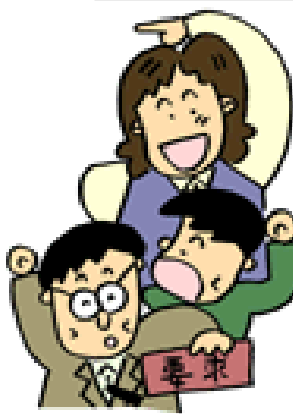
本部は2月10日会社社に対し「2014年度新賃金等の要求について」並びに「2014年度夏期手当の要求について」の申し入れを提出した。福岡地本では今後家族署名や春闘配布、並びに3月8日の定期委員会後にアスクビルにて開催する福岡地本「2014春闘勝利総決起集会」や3月13日に福岡センタービルで開催されるJR九州労組「2014春闘勝利総決起集会」等に積極的に参加し、今後の交渉に向け本部に対し力強く激励を行っていきます。なお本部が、会社に提出した要求については以下の通りです。



- ①要求額 純ベア3,000円
- ②労働時間短縮等について
  - ・早期に年間休日122日とされたい。また、実施に向けたプロセスを明らかにされたい。
  - ・年休を完全に取得できる要員を配置されたい。
  - ・社員採用時の年休付与日数を15日とされたい。
  - ・時間外労働等の割増率を以下のとおり引き上げられたい。
 

B 単価	135/1000
C 単価	35/1000
F 単価	150/1000
G 単価	50/1000
  - ・労働時間管理の更なる徹底を図られたい。
- ③制度関連
  - ・55才以降の基本給支給率を100%とされたい。
  - ・55才以降の仕事給昇給を実施されたい。
  - ・50才以降の年令給を改定されたい。
  - ・第二基本給率を30%にされたい。また第二基本給の上限額

- を設定されたい。
- ・退職手当支給率を改善されたい。
- ・退職手当の前払制度を創設されたい。
- ・定年年齢を65才とされたい。
- ・改正労働契約法の趣旨を踏まえ、雇用継続期間5年以上のパートナー社員で無期労働契約を希望する者については、早期に無期労働契約へ転換されたい。また、その際の労働条件については社員と同様とされたい。
- ・乗務員の激変緩和措置について、平成26年度末までに措置が終了しない者については、平成27年度以降も継続適用とされたい。
- ・クルーズトレイン乗務手当(仮称)を新設されたい。
- ・以下の特殊勤務手当について増額されたい。
  - ・当務駅長手当、運転取扱業務手当、交代制等勤務手当、緊急呼出手当、復旧警備作業手当
- ④福利厚生関連
  - ・住宅援助金の給付対象にパートナー社員を追加されたい。
  - ・九州島外勤務者に対する帰省等交通費の支給対象に「子」を追加するとともに、支給回数を見直されたい。
  - ⑤嘱託再雇用制度関係
    - ・昇給制度を創設されたい。
    - ・扶養手当を新設されたい。
    - ・積立保存休暇を新設されたい。
  - ⑥夏季手当の要求
    - ・要求月数 3・0ヵ月分
    - ・支払日 6月30日(月)



### 平成26年ダイヤ改正等の実施に伴う協定を締結

昨年12月の会社提案以降、福岡地本並びに本部において、精力的に交渉を展開してきました平成26年3月ダイヤ改正等、及び下期効率化施策(営業関係業務の効率化の実施、交番検査業務の移管等、施設関係業務の効率化の実施)について、平成26年2月14日本部並びに地本において集約するとともに、「平成26年3月ダイヤ改正等の実施に伴う労働条件に関する協定」を会社と締結しました。なお、集約時における会社からの説明

内容は次の通りです。

- 社員周知時期 2月15日(土)以降
- 転勤希望調査 準備出来次第 2月15日(土)
- 削減となる箇所・職名に 2月21日(金) 対して実施
- 社員周知方法 乗務員・定例訓練のうち、最低1時間以上は所定の訓練を実施し、他に改正概要等を説明
- その他社員・手持ち時間【集約にあたって】

福岡地本は、支部や関係職場の集約にて出された意見及び分会からの要求を取り纏

め、12月26日、申5号「平成26年3月ダイヤ改正等について」及び「効率化の実施について」に対する要求について申入れを行い、1月17日に交渉を行った。

交渉においては、乗務員の①再度乗務の見直し②ゆふいの森号の持ち替え③ワンマン列車の全車扱い等④大分車両センター大分駅派出所を廃止⑤駅の改札体制の見直し及び出改札兼掌窓口の設置⑥委託化の根拠⑦保線関係業務体制の見直し⑧電力区間の夜間作業間合の確保等を中心に協議し、第3回ダイヤ改正対策会議にて各支部及び関係分会に打ち返しを行い、精力的に折

衝等を重ねてきた。特に、大牟田駅の助役の見直し及び西口の無人化については、前広に人材育成などを図り、円滑に業務が遂行できるように体制を整えていくとの回答を引き出し、また、保線関係業務体制の見直しで、博多保線区の線路検査業務及び計画的保守業務の一部の直轄への引き戻しについては、機器に直接触れる機会を設けることにより保線関係社員の技術力向上を目指すことや、要員配置等の考え方を明らかにさせ、妥結した。

尚、問題等があれば窓口をあけておくことを会社と確認した。

3月 生活応援バンク ろうきん

給与控除日 口座引き落とし日

25日 → 28日

※28日の引落としが出来ないと延滞扱いになります。ご注意ください。

### 渡辺 清美さん 元JRバス福岡中部支店

○現在の家族構成 夫婦と子供の2人暮らしです

○楽しみ 趣味の園芸で友人との交換会

○日課・趣味 朝・夕の犬の散歩 毎月3回以上の園芸オークション

○旅行や計画 昨年10月ごろ高校時代の同窓会で宇佐に1泊して周辺をドライブしました。

○JR最後の職場と近況について 2011年11月にバス乗務をやめて1年間浪人をしていましたが、2013年4月より幼稚園のバスに乗務し子供達の送り迎え等をしています。

○追伸 年金生活は大変です。

### 委員長のつぶやき

(先月号から続き)

個人の運動から組織的展開を経て、その時代の背景に忠じた変遷を繰り返しながら百年の歴史を辿ってきた国内の産業安全運動は、見方を変えれば労働災害、事故の繰り返し、失敗の歴史でもある。鉄道もご案内のとおり、事故を教訓に対策を講じその対策が要因となって事故を生ずるという失敗の繰り返しを礎に今日を迎えている。

鉄道は社会に欠くことができない公共インフラである。それゆえ安心の概念が安全に求められる時代にあつて地域に忠じた更なる安全の確立が求められている。

決して安全⇨安心ではない。適切な情報の提供、清潔な駅や車内空間、笑顔などいわずにサービスマンが融合されることでもたらされるのではないだろうか。

また、例えばホームドアなど全国的に不均衡な設置状況にあつて、事故につながると思われる「様々なリスク」をお客様に理解して頂く取り組みも重要ではないか。

鉄道の安心は「安全+サービス+α」安心であると考えられる。そのための研鑽と研究は重要な取り組みであり、その際に自らできること・できないことを明確にしたうえで進展させていく必要がある。

それは言うまでもなく鉄道事故は台風、豪雨などの「自然災害による場合」、踏切事故、獣害などの「外部要因による場合」と「内部要因による場合」に大別され、それぞれの要因に応じた対策が実践されていくための分析と検証がなされなければならないと考えられるからである。

次回にはヒューマンエラーについて触れてみたい。