



国労西日本

国労西日本本部
NO.284

発行責任者 森田 文一
編集責任者 片岡 有宏

貨物会社 『基準内賃金の1・81箇月』を回答！

災害による減収、先行き不透明を理由に再び社員に犠牲転嫁！

全機関は、抗議行動を

本部は11月14日、貨物会社から「2019年度年末手当の支払いに関する申し入れ（闘申第4号）」に対して「基準内賃金の1・60ヵ月+0・21ヵ月」とする「基準内賃金の1・81ヵ月、12月6日支払い」の回答を受けた。

なお、55歳に到達した社員の扱いについては「従前どおり」とし、支払日は「12月6日」と回答した。



席上本部は、「回答は、2016年、2017年度と過去最高益を更新する中で、社員に犠牲を転嫁し低額回答を続けてきた、この間の期末手当の延長線上の回答であり、企業として社員に対する責任

- ① 自然災害による減収を理由とした、低額回答ありきの姿勢に終始する全く誠意が見られないものでしかない。
- ② 昨年度決算は、西日本豪雨による大規模な自然災害に見舞われながらも経常利益を確保し、2019年度中間決算は、上期として過去最高益を確保する状況で、回答は社員と家族の厳しい生活実態をまったく顧みないものでしかない。
- ③ 災害時に迂回輸送やトラック・船への代行輸送など、臨時作業に携わる社員の努力を無にし、社員感情を逆撫でするものでしかない。

④ 経営に影響を与える数々の根幹問題を先送りし、社員犠牲の経営を続けている経営陣

2019年度年末手当回答

JR岡山メンテック

2.55ヶ月+特別加算（社員10万円・嘱託社員9万円）

2019年度年末手当「低額回答」への抗議と要請

11月14日、貨物会社は、「2019年度年末手当の支払いに関する申し入れ（国労闘申4号）」に対する回答として「基準内賃金の1.6ヵ月分」とし、併せて、災害対応等の社員の労苦に対して0.21ヵ月を加算し「基準内賃金の1.81ヶ月分、12月6日支払い」とする低額回答を行った。

この回答は、「業績の還元は手当で」としたこの間の交渉経緯を反故にするもので、経営課題を強調し、災害による減収を社員へ責任転嫁する以外の何ものでもない。

この間9期連続の経常黒字の中で、2016年・2017年度決算ではJR発足以来の最高益を計上し、今年度事業計画では97億円を目指す中で、2019年度中間決算では、最高益となる47億円を計上している。鉄道事業部門の単体で強固な経営基盤は着実に築かれてきた。社員の期待を裏切る年末手当の低額回答は社員と家族の強固な抗議である。

2019年4月から導入された「人事制度の見直し」では、社員アンケートによる低賃金をはじめとした処遇への不満を契機に、「社員が安心して生き生きと働き、働きがいと力いっぱい働けること…」を大義に導入するも、その意味では、欠員の中、昼夜を問わず日々安全安定輸送に努力した社員に還元することは、社員全体の頑張り努力を評価する姿勢であり、低額回答を最終回答とする姿勢は、『人事制度の見直しについて』の契機と大義を自ら否定するもので、社員と家族に犠牲を転嫁し、厳しい生活を改善したいとする切実な「声」にまったく応えない。

安全安定輸送に奮闘している社員と、それを支える家族が安心して生活を送れるよう、低額回答を撤回し、再考することを強く要請する。

の責任は重大であり「先行き不透明」理由に要求に応えない

安全を守る
職場風土へ
変える先頭に



い経営陣には失望しかない。と嚴重に抗議を行った。これに対し会社は、「貴組合の指摘は受け止めるが、会社として最終判断した中身であり、最終回答である」との見解に終始した。最後に本部は、本日年末手当の低額回答は、社員と家族の生活実態を全く無視した回答であり、「極めて不満である」と重ねて抗議し、取り扱いについては「持ち帰り検討」とした。 「低額回答」に対する抗議行動を、本社・関西支社に対し、抗議行動をしよう。

森田委員長、国土交通省に要請

JR西日本が安全対策を講じるよう国交省としての指導を

本部は11月5日、各エリア本部および全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、12項目にわたる喫緊の諸課題についての要請と意見交換を行った。



下がるということでは放置してきたが、2件の事故が発生して2019年2月に1種化が行なわれた。

現在も全国にある第4種踏切は宅地開発や商業施設の開発などにより、人口の増加や利用増加が見込まれる箇所が多々あると思うが、踏切での痛ましい死傷事故を撲滅するために踏切周辺の住民の意見等を聞くことも十分必要であり、第4種踏切の改良や設備改善に向け支援・ご尽力を要請する。

JR西日本岡山支社管内に福塩線があるが、2018年9月27日にこの路線の『岩崎の一』踏切で9歳の小学生4年生の女の子が列車にはねられ死亡するとう痛ましい事故があったが、同じ踏切で前年の2017年9月にもミニバイクの男性がはねられて亡くなっている。この踏切の周辺は当時、宅地開発により、利用者が増えている。利用者がたいへん増えていて地元岡岡岡山地本も参画する『JR福塩線を良くする会』が2014年から第1種化を求めてJR西日本に要望も申し入れてきた。2014年当時、JR西日本は他の4種踏切よりも優先度が

ラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会』の取りまとめが公表されている。『コンクリート参道直線ホームでは段差が3センチ、隙間が7センチ、コンクリート軌道曲線ホームでは段差は優先してできる限り3センチ、隙間についてはできるだけ小さく整備することがのぞましい。』と述べられている。これはあくまで車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全性

の確保を両立しようという観点から実証試験等を通じて整理をされた目安と整理の方向とされている。列車とホームの隙間への転落、あるいは足を踏み外して転落する事象も多発傾向にあると指摘されている。大阪に学園都市線という路線があるが、ここに鳴野駅がある。かなりの曲線ホームで列車とホームのすき間が広いところで20センチ以上空いていて、この駅では2015年11月にホーム係員の終日配置を廃止して、ラッシュの時間のみの配置となった。車掌がモニター画面で安全確認を行なうようになったが、その後隙間転落の事象は依然として発生している。平成28年度に全国でこうした隙間転落の事象は829件起こっているが、そのうち鳴野駅では11件発生している。この駅は一日の乗降人員が約9,000名いるが、地元の方でも安心して利用できるように国労大阪地区本部で取り組んだ『ホーム要員の終日配置を求

める署名』には地元の皆さんから9,188筆の署名が集まっている。JR西日本はホーム要員を終日配置する考えはないということと隙間転落に車掌が気付いて出発したら対策を考えるという姿勢に終始している。鳴野駅の問題については2年前にもこの要請の場で話したが、2016年12月2日に衆議院国土交通委員会において大阪の鳴野駅の件で取り上げていただいた。当時の石井国交大臣は『ホームにおける旅客の安全確保は全ての旅客にとって大変重要な課題と認識している。鉄道事業者みずから判断することではあるが、必要に応じてホーム係員等の配置を見直すという対応が重要』と答弁されている。この大臣答弁を踏まえ、JR西日本が安全対策を講じるようあらためて国交省としての指導を願いたい。

【森田執行委員長発言】

運輸協議会定期委員会を開催

安全・安心の駅にしよう



11月13日、国労大阪会館において、西日本本部運輸協議会定期委員会が開催された。駅の遠隔MVによる無人駅・委託化などで旅客の安全・サービスが危なくなっている。今後安全第一・労働条件

の向上・組織拡大をめざして、奮闘していくことを確認した。

- ◇新役員体制◇
- 議長・小畑義博(近畿)
- 副議長・東 裕二(近畿)
- 事務長・波見健一(近畿)
- 事務長補佐・岩崎久夫(近畿)
- 幹事・大巻道秋(北陸)
- 宮野正貴(近畿)
- 清家豊治(近畿)
- 片岡有宏(岡山)
- 藤江美男(米子)
- 小林耕次(広島)

これからの医療の進歩を見据え、「生きるためのがん保険」を新しくします。

アフラックはがん保険契約件数 **No.1**
平成28年度「インシュアランス生命保険統計」

NEW/ 女性特有のがんにも手厚い **生きるためのがん保険 Days 1**

NEW/ あなたの保障を最新化 **生きるためのがん保険 Days 1プラス**

すでにアフラックのがん保険にご契約の皆様へ

募集代理店(アフラックは代理店制度を採用しております)

アベニール株式会社
〒105-0004 港区新橋5-15-5 交通ビル3階
TEL.03-3437-6810 FAX.03-3437-6822

引受保険会社) **Aflac** 「生きる」を創る。
アフラック 東京第二法人営業部
東京都新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル19F
TEL.03-3344-1429 FAX.03-3344-2658

AF広宣課-2017-5036 1月12日