



国労西日本本部

NO. 302

発行責任者 森田 文一
編集責任者 片岡 有宏

国労西日本HP



国労西日本 検索

基準内賃金の1・60カ月低額回答

JR貨物

犠牲を強いるもので、満身の怒りをもって抗議する

低額回答の再考を

貨物会社は11月12日、「2020年度年末手当の支払いに関する申し入れ」（国労闘争第2号）に対する回答として「基準内賃金の1・60カ月分、12月7日支払い」の低額回答を行った。

回答は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う景気低迷と先行き不透明を理由に、今年度の中間決算を踏まえた、年度末決算における経常利益の確保に向け、社員・家族に一層の犠牲を転嫁するものでない。

従って、低額回答に対して、抗議の取り組みを展開した。

2020年度年末手当「低額回答」への抗議と要請

11月12日、貨物会社は国労に
対して、2020年度の年末手



当について「基準内賃金の1・60カ月分、12月7日支払い」とする低額回答を行った。

会社は回答にあたって、コロナ禍のもと社員一丸となり、日夜、安全・安定輸送確保に努められてきた社員の努力に対し、経営陣一同感謝を申し上げたいと表明した上で、①、かつて経験したことのない、新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言の発出、移動の自粛により総合物流量が減少し、中間決算は赤字となっている。②、年初の事業計画を四半期ごとの見直しにより、下方修正を行ってきたが、一月以降も厳しい状況が続いてお

り、先行きが見通せない状況である。③、会社一丸となり、運賃改定をはじめ、新規顧客の開拓、コスト削減に努めるとともに、総合物流企業として、将来にわたり黒字体質に向けた強固な経営基盤を確立しなければならぬ。と、回答にあたっての考え方を明らかにした。

新型コロナウイルスによる影響が全世界に広がることで、JR本州三社は発足以来の減収を記録し、通期見通しでも大幅な赤字となることが予想されているが、貨物会社の輸送量は、厳しい経済状況が続いている現状においても対前年比で9割に近

安全を守る
職場風土へ
変える先頭に

い輸送量を確保しており、四半期ごとの見直しでも通期における経常利益を確保する見通しを明らかにしている。

新規採用の抑制や、低額支給が続く年末手当、これまで18年に及ぶ「ベア・ゼロ」と社員数半減など社員犠牲を繰り返す中で、社員の生活は置き去りにし1000億円を超える内部留保を積み増し、経営基盤の確立に向けた体制強化は着実に進んでいる。

貨物会社社員は今日まで指定公共機関としての使命を全うし、国民生活に混乱をきたすことのないよう輸送力を確保すべく奮闘する一方で、経常赤字確保の為に「先行き不透明」を持ち出し低額回答に固執する貨物会社の姿勢は、社員と家族に一層の犠牲を強いるもので、満身の怒りをもって抗議するものである。昼夜を問わず安全安定輸送に奮闘している社員と日々それを

支える家族が安心して生活が送れるよう、貨物会社は低額回答を撤回し、再考することを強く要請するものである。

第1回西日本本部 JR採用組合員学習交流会

日 時 2020年12月19日（土）14時30分～
2020年12月20日（日）12時00分まで

場 所 天満駅14時集合

内 容 「労働組合の重要性について」
講師：榎野 理啓
「青年視点からの組織拡大・強化について」
講師：木村 洋希（国労本部青年部長）

出席対象 JR採用組合員

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**

NEW/ 女性特約の「生きるためのがん保険」Days 1

NEW/ あなたの保険を最新化「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

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）
「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 新橋三井ビル19F
TEL.03-3344-1429 FAX.03-3344-2658
AF協賛番号2017-5009（11/12日）

国土交通省西日本本部要請事項

駅の無人化への規制と有人化の推進を

安全・安心の鉄道輸送を構築すること

本部は去る11月6日、衆議院第2議員会館内においてJRを所管する国土交通省に対して労働組合の立場から、新型コロナウイルス感染症拡大のもとでの鉄道事業存続に向けた支援策の強化など喫緊の政策・制度要求に係る諸課題に加えて東海本部ならびに西日本本部から出された要請事項と併せた全16項目にわたる要請を行った。

(西日本本部要請事項分)

12. JR西日本金沢支社は2030年までに北陸エリアの在来線で新たに37駅を無人駅にすると発表しました。現在エリア内に140駅、内77駅が無人駅であり、10年後には114駅になり8割が無人駅となります。2017年の会社データでJR西日本全体では1200駅の約56・5%の677駅が無人駅で、線区を問わず省人化・機械化導入により毎年無人駅化が進められ、「駅のトラブル・異常時の対応、無人駅による安全・サービス低下、列車遅延など情報伝達・介助の必要な高齢者、障がい者への影響。交通弱者の不便さ。駅は街づくりの拠点であり地域活性化の影響」など、これ以上の会社施策は公共交通機関としての役割と鉄道の安全を確保する上で大きな問題であると考えます。地域やすべての利用者の安全・安心を確保する立場で、国土交通省として「駅の無人化への規制と有人化の推進、ワンマンではなく運転士・車掌が乗務し安全・安心の鉄道輸送を構築すること」を鉄道事業者

にご指導願いたい。

○障害者差別解消法に基づき、鉄道の利用において、合理的な配慮により、障害のある方とない方の取扱いを可能な限り同様なものとしていくためには、鉄道事業者において、障害者をはじめとする駅利用者の実態をしっかりと把握した上で、必要な設備や対応体制を整備することが重要と認識しております。

○鉄道事業者が駅を無人化する場合においては、障害者の利用実態を踏まえた上で、ITを活用した遠隔監視による見守りや介助要員の派遣体制の整備等の取組により可能な限りの対応を行い、合理的配慮の提供を実施していくことが重要であり、鉄道事業者に対しても、サポートスタッフによる各駅のこまめな巡回とそのために必要な人員の確保等を指導しているところ

○国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者に対し、障害者をはじめとする利用者の声に真摯に耳を傾けるとともに、必要に応じた対応体制の見直しや利便性向上の取組を進めるよう、しっかりと指導し、無人駅を含め、いずれの駅に

においても障害者が安全かつ円滑に利用できるようにバリアフリー化の推進を図ってまいります。

12. 利用者の安全・安心を確保するため、「ワンマンではなく運転士・車掌が乗務し安全・安心の鉄道輸送を構築すること」を鉄道事業者にご指導願いたい。

○列車のワンマン運転に関しては、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、列車出発時加えて、ワンマン運転の実施にあたっては、①ワンマン運転列車に必要な車両設備を設けること②乗降時の旅客の安全及び異常時の旅客の避難誘導に支障を及ぼすことがないことなどの基準を設けて、これに基づいて安全を確保するよう事業者を指導しております。

○列車のワンマン運転の実施にあたっては、各鉄道事業者によって運行頻度、速度、施設の状況、地形、気候等の自然条件等が異なることから、輸送の安全確保に責任を負う鉄道事業者が、これらの個別の条件等を十分に踏まえて、安全上最適な方法を定めて実施することが適当であると考えております。

○国土交通省としてはこのような対

策を講じることによつて、輸送の安全を確保していただきたいと思っておりますが、その実施状況について保安監査等においても、日頃の安全確保が確実に行われているか、しっかりと指導監督して参ります。

13. 学研都市線(片町線)鳴野駅に

おける乗降時の車両とホームとのすき間への転落を防止するために、ホームへの係員の適正な配置を含め、抜本的安全対策を講じるよう、改めてご指導願いたい。

○駅ホームにおける旅客の安全確保は非常に重要であり、旅客の転落を防止するため、ホームドアの整備や車両とホームとの段差・すき間の解消等の取り組みを進めてきたところ

○この他、ホーム上の係員の配置についても旅客の転落を防止するための重要な要素であると考えております。

○係員の配置については、個々の駅の利用状況や設備の状況を鑑みながら、鉄道事業者で適切に対応する必要がありますが、転落事案の多い駅については、一般論として、必要に応じて、取り組みを見直す必要があると考えております。

○本件については、転落事案が多いことから、JR西日本において、①隙間ゴムの設置②ラッシュ時間帯における係員の配置③エスカレーターを上下逆方向にすることによる分散乗車等が進められていると聞いておりますが、国土交通省といたしまして、安全に遺漏無きよう、引き続きJR西日本を指導して参ります。

14. 検査規制の緩和に伴い、車両の検査周期を「80万kmから160万

km」に延伸するとされています。JR西日本管内でも国労として会社に福知山線事故や新幹線台車亀裂事故からも慎重にすべき何かあれば取り返しがつかないことになると指摘をしています。車両に限らず他の系統でも検査周期の延伸が行われていますが、車両故障、設備故障などによる輸送障害も多発している現状にあり、安全を保てる実態に即した検査周期の見直しの検討を要請します。

○JR西日本において、鉄道車両の検査周期を「80万kmから160万km」への延伸を目指し、安全性の検証の実施を検討していることは承知しております。

○当然のことながら、定期検査の適切な実施は鉄道の安全確保に最も重要であり、今回、JR西日本で検討している鉄道車両の検査周期の延伸については、国土交通省においてもその内容を厳しく確認してまいります。

15. 北陸新幹線の開業によつて経営分離された並行在来線では、開業以来厳しい状況が続いており、今後も事業の黒字化は見通せない状況にあります。さらに2023年には敦賀まで延伸されますが、並行する在来線は第三セクター会社に移管され開業年度から赤字と予測されています。国民の足を守り活性化させる立場から、国からの支援・強化策を出していただき、JR会社にも安全運行と利便性向上に向けた支援策を講じるようご指導願いたい。

○整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経

営環境に鑑み、これまでも、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

○また、JRの人的支援等の協力・支援体制につきましては、これまでもJR旅客会社と並行在来線事業者との協議により決定・実施されてきているものと承知しております。

○国土交通省としては、並行在来線の安全で安定的な運行や、並行在来線事業者の創意工夫による旅客サービスの向上を通じた誘客強化が図られるよう、必要に応じて、関係者と連携して対応してまいりたいと考えております。

16. 公共交通機関における身体障がい者の方への割引制度の導入に比して、精神障がい者の方への割引制度は遅れています。とりわけ、全てのJR会社で未だに精神障がい者の方への割引制度が導入されておられません。2016年4月施行の障がい者差別解消法の理念によつて分け隔てられることなく相互に人権と個性を尊重しあいながら強制する社会の実現」の趣旨を生かしながら、JR各社への精神障がい者割引制度導入に向けてご尽力いただきたい。

○障害者の方に対する運賃割引については、割引による減収を他の利用者の負担によつて賄うという考えのもと、鉄道事業者の自主的な判断により行われております。

○鉄道局としては、精神障害者割引の実施状況について、鉄道事業者に幅広く周知するなど、今後とも引き続き、精神障害者割引の導入について、理解と協力を求めて参ります。