

JR西日本会社中間期決算発表

各事業における利用回復に加え、
北陸新幹線の敦賀延伸効果、インバウンド需要増など売上げ好調！

労働者の労苦に報いる 係員の増強、手当とベースアップを

コロナ禍の理由でベア
や年間臨給が抑えられ、
要員の見直しにより、係
員が減らされました。イ
ンバウンドや国内旅客が
戻り、それぞれの職場で
要員不足の中、仕事に従
事している労働者の労苦
に応えるためにも、会社
として春闘では要求に応
える回答を出すべきです。
コロナ禍で低迷する旅

JR西日本は11月1日
に中間期決算を発表。25
年3月期第2四半期累計
(4月～9月)の連結経
常利益は前年同期比0.
1%増の985億円とな
り、通期計画の1555
億円に対する進捗率は63
4%に達し、5年平均の
59.5%も上回っていま
す。今期の株主への年間
配当を従来計画の72円か
ら74円に増額修正しまし
た。

4期連続の増収となり、
売上高は第2四半期として過去最高に



客需要を背景に「駅の生
産性向上に向けた取り組
み」の名の下に、京阪神
エリアの販売体制の見直
しが行われ、対面による
「みどりの窓口」が次々
と閉鎖、改札無人化が促
進され、係員の姿が見え
ない駅が多くなってきた。
コロナ禍が多くなってきま
した。コロナ感染が落ち
着きインフルエンザと同
等の5類に分類され、イ
ンバウンドによる観光旅

NRU

国労大阪

国労大阪地区本部
発行・山下幸博
編集・安宮政雄
2024年11月11日
NO. 330

客が戻り、収益が上がっ
ているにも関わらず、一
旦閉じた「みどりの窓口」
は閉鎖されたまま、「み
どりの窓口」閉鎖の計画
は止まらず、計画通り進
めています。

JR東日本会社では、
社長自ら「窓口混雑への
意見を重く受け止めてお
り、おわび申し上げる。
削減はいったん凍結する」
と記者会見で陳謝してい
ます。JR東日本もコロ
ナ禍の2021年5月、
「みどりの窓口」の削減
方針を発表し、窓口の廃
止を強行してきました。

コロナ禍が落ち着き、人
の往来が活発化しインバ
ウンドの急回復を背景に、
繁忙期に「みどりの窓口」
に長蛇の列ができる等の
混雑が問題化した結果、
社長自ら陳謝する事態に
なりました。

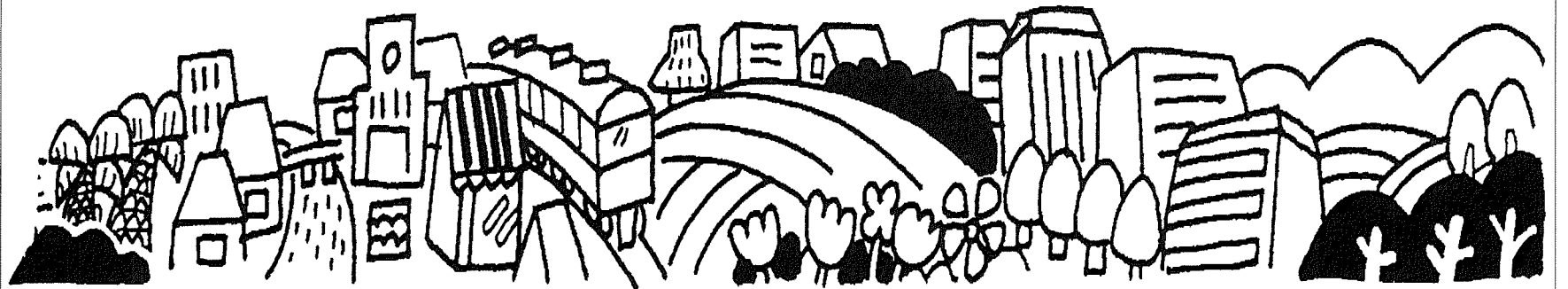
この背景には、鉄道の
利用者の間でデジタル化
が思ったように進んでい
ない事、指定席券売機な
どで購入出来ない切符も
少なくないこと、不慣れ
な旅客や、異常時での払
い戻し、乗車変更など、
「みどりの窓口」に人が
殺到することが要因です。

JR西日本でも、扱っ
ている商品や制度はあま
り変わりません。不慣れ
な旅客、助けが必要な旅
客に対してサービスの提
供するためには、「みど
りの窓口」と販売機器に
よるサービスを併用する
ことで、係員が必要な事
態になった時には機器に
よりサービスを下させ
ない措置をとることがで
きます。

委託駅においても、で
きない作業が存在し、い
ざその様な事態が発生し
た際には、管理駅やJR
社員が急行して作業を行
わなければなりません。
しかし、JR職場にも、
この間の要員の見直しに
より、駆け付けられる社
員が少なくなっている
タイムが長くなっていま
す。曳いては各線区に波
及し多くの職場で各作業
に要員がとられ、労働者
の負担が増大している事
態になっています。

JR西日本会社も、今
一度立ち止まり、計画の
見直しを決断し、お客様
のサービスのレベルを維
持しながら、安心して快
適に利用できる鉄道を作
り上げるべきです。

JR西日本でも、扱っ
ている商品や制度はあま
り変わりません。不慣れ
な旅客、助けが必要な旅
客に対してサービスの提
供するためには、「みど
りの窓口」と販売機器に
よるサービスを併用する
ことで、係員が必要な事
態になった時には機器に
よりサービスを下させ
ない措置をとることがで
きます。



11月から改正された交通ルール

酒気帯び スマホながら

運転自転車も24年11月1日から罰金

全国の交通事故の発生件数が年々減少するなか、自転車関連の事故の割合は増加しています。そのため自転車の交通違反のルールが強化されています。

24年5月成立の改正道路交通法では、自転車のスマートフォン等を見ながらの運転が禁止され罰則の対象となり(最大で1年以下の懲役または30万円以下の罰金)、酒気帯び運転ほう助に罰則が新設(3年以下の懲役または50万円以下の罰金)。11月1日に施行されました。

自転車の交通違反にも青切符

24年5月成立の改正道交法により、16歳以上を対象に、自転車の交通違反にも、車やバイクと同様、反則金制度(青切符)が26年5月頃までには適用されます。これまで自転車の取締りは、悪質な違反に交通切符、いわゆる「赤切符」が交付され、刑事罰の対象とされましたが、それ以外は、危険な違反行為を繰り返した運転者への自転車講習会の受講命令などにとどまっていた。

青切符による取り締まりは113の違反行為が対象となり、うち重大な事故につながる恐れがある以下のような違反を重点的に取り締まるとされています。

▷信号無視/通行できる歩道で徐行せず運転/一時不停止/スマホ等のながら運転/右側通行/自転車禁止の場所での通行

/遮断機が下りている踏切への立ち入り/ブレーキが利かない自転車の運転/傘差し・イヤホン付け運転など自転車関連の事故を減らすには、ルールの強化だけではなく、安心して通行できる自転車専用道路の整備が必要です。自転車道はわずかしがなく、しかも、自転車道のほとんどは縁石や柵によって車や歩行者と分離されていません。誰でも利用できるシェア自転車や、自転車による宅配サービス、高齢者も利用しやすい電動アシスト自転車などが増えていくなか、安全な自転車通行環境の整備が急がれます。



認めてはならない!

大軍拡を止めさせ安保法制を廃止

南西諸島をはじめとしたミサイル配備、全国の自衛隊基地の「強靱化」、かつてない規模での米軍と自衛隊の軍事演習など「戦争の準備」としか言いようのない事態が進んでいます。

この大軍拡と自衛隊と米軍一体化の出発点となったのが、安倍政権による集団的自衛権行使容認の閣議決定(2014年)と、それを法律化した安保法制の強行(2015年)です。

日本は攻撃を受けていないのに、米軍を支援して自衛隊が武力を行使できる、これが集団的自衛権の行使です。歴代自民党政権は今の憲法のもとでは集団的自衛権の行使は出来ないと表明していました。憲法9条に違反することは明らかです。

安倍政権は違憲の閣議決定と法律を強行し、立憲主義を破壊しました。

その後、岸田政権は「安保3文書」(2022年12月)で、集団的自衛権を行使できる自衛隊へと、その装備と組織をつくりかえる方針を示し、そのために2027年度までに軍事費を2倍化することを閣議で決めてしまいました。

政府はこれまで、「相手の国まで攻撃することは専守防衛に反し、憲法違反」としてきました。岸田政権はこの見解をかなぐり捨て、敵基地攻撃能力の保有を打ち出し、長距離巡航ミサイル・トマホークなどの大量購入も決めました。

さらに自公政権は、自衛隊を米軍の指揮・統制下に深く組み込み、日米一体で敵基地攻撃能力を運用する体制までつくろうとしています。その一つが米軍主導の統合防空ミサイル防衛(IAMD)への参加です。このIAMDについての米軍の公式文書は「同盟国の主権の一部を切り離させる」とまで書いてあります。日本の主権まで米国に差し出そうとするものです。

今、進められている軍事同盟強化と大軍拡は、安保法制の具現化・実践です。安保法制を容認したら、石破政権が進めようとしている大軍拡、改憲に正面から立ち向かえなくなります。これを止めさせるには、安保法制を廃止し、立憲主義を取り戻すことが不可欠です。

(10月20日しんぶん赤旗、日曜版から)

