

大幅賃上げで 景気と生活の改善を

第21回拡大地方委員会



労働条件改善と 組織の拡大へ

2月15日、地本は第21回拡大地方委員会を国労大阪会館で開催しました。
2025年春闘の闘いを中心として、安全・安心輸送と

職場の民主化、労働条件の改善、組織の強化・拡大、政治課題、国民生活と平和・民主主義を守る闘い等、闘う方針を確立しました。

議長に山口委員（大阪）を選出し、10名中10名の委員の出席で成立。山本委員長のあいさつ（別掲）に続いて、来賓として社会民主党大阪府連合 広田幹事長、大阪労連 福岡議長、西日本本部 植田委員長より激励のあいさつを受けました。
当面する闘争方針案を江口



国労近畿

第239号
発行 山本 泰光
編集 木下 賢一
大阪市北区錦町2-2
TEL06-6354-0700
FAX06-6358-1465

昨年1月1日、能登半島で地震が発生し大きな被害が出た。そして、異常気象による大雨で能登地域は最悪の状態になった。今、政治が何をすべきなのか、税金は軍事費ではなく国民の生活のために使う、国民の生活を守るまともな政治が行われるべきである。
ロシアのウクライナ侵略とイスラエルのガザ地区への攻撃は、今なお深刻だが、アメリカトランプ大統領の就任と発言で動きがある。本来当事者の国民同士が話し合いをしつかり行い、武力に頼らない国連が中心となった解決が求められている。
2025年春闘について。昨年7月から9月期の法人企業調査では、資本金10億円以上の大企業の内部留保は553兆円となっている。内部留保を活用した労働者全体の賃上げに回すべきだが、株主配当や自社株購入に当てており、会社の経営や株主のためにしか使っていない。
国労は第195回中央委員会定期昇給の完全実施と⁶1% 1万7千円の統一要求額を決定した。集約では、全組合員オルグを実施しながら職場からの運動を構築し春闘に

総団結 総行動

山本 委員長あいさつ（要旨）

勝とう。戦術については地方戦術委員会議論するとして。
西日本会社は第二四半期で過去最高、年末年始輸送でのプラス第三四半期でも増収増益を続けている。貨物会社は赤字を予想しているが、政府による貨物会社への支援を約束させ、SDGSの観点から気候変動を止めるためにも、トラックから鉄道にシフトさせるようにしなければならぬ。将来にわたり、いきいきと働き続けられる会社にするために、公共交通としての鉄道をいつまでも残しておけるようにするために、私たちの役割は重要である。全ての行動を闘いを組織拡大に結びつけること、安全輸送の確保とJRで働くすべての人の安全を守るために、2025年春闘は労働条件の改善大幅賃上げを獲得するために、ストライキを背景に徹底的に闘うことが求められている。

減便の継続、管理駅の統合、案内業務の削減、乗務員の勤務見直し労働強化、安全軽視と大合理化を進め、労働強化と利用者のサービス切り捨てをいっそう進めようとしている。
草津列車区で、いやなものはいやと40歳の仲間が国労に加入してくれた。貨物分会でも労働組合の闘う姿を見ていた仲間が加入してくれた。他の地区本部・分会も創

意工夫ある取り組みをお願いしたい。
地方ローカル線の問題は西日本会社は芸備線の一部区間を対象に再構築協議会が設置され、2回開催された。地域の足として鉄道を守っていく。そして、少子化を食い止めるためにはローカル線が走っている地域を、どうするかを含めた議論と対策が求められている。公共交通を守り地域の生活を支えるために、いかにして鉄道を残すかの議論と運動が国労に求められている。
昨年の総選挙で政治は変えることができること、少数与党に追い込んだこと、改憲勢力を3分の2以下に抑え込んだことを確認とするために、今年の参議院議員選挙は重要だ。私たちは野党共闘による政治革新を進めているが、昨年はSNSが大きな影響を及ぼした。私たち労働組合の役割は変わらない。もっともっと学習し強くなり大きくならなければならない。
国民のための政治、労働者が保護される政治、全国民が長生きしてよかったと思える政治を作るために更なる奮闘をお願いする。

7名が発言

書記長が提案。討論では7名が発言し、全員の拍手で当面する方針を承認しました。

◎大内 委員（京滋）（要旨）

乗泊詰所の清掃の件について。3月15日ダイヤ改正から乗務員が実施すると柘植、伊賀上野、浜坂三箇所の提案を受け、交渉した。1月29日の基本交渉の中で柘植乗泊詰所については我々の要求に對

して回答がなされず、交渉中断となっていた。以降窓口間の折衝により柘植については延期となった。しかし、伊賀上野、浜坂については実施されることになっている。乗務員の労働時間の構成については1992年に本部本社間において乗務員勤務制度の団体交渉がされている。乗務員勤務制度は協約協定によって成り立っていると考えるが、交渉の中でその他時間について、本社回答では7時間の労働時間を確保するために行路でのもちかえができない場合に限り効率的な運用をするとし、

その他時分を使用するとしている。今回の伊賀上野、浜坂については現在の労働時間である7時間10分を確保できているためその他時間は使用できない。にもかかわらず近統は伊賀上野、浜坂の清掃を実施させることは乗務員勤務制度を逸脱している。近畿、西日本本部の見解を求める。
組織拡大で、草津列車区で泉辰徳君が加入してくれた。

◎小関 委員（兵庫）

昨年12月に行われた総選挙で与党が過半数割れの結果となった。庶民感覚からかけ離

れた自民党の裏金問題、政権与党に厳しい審判をくだすものとなった。労働者国民が声を上げていくことの重要性を認識したものとなった。

JR西日本はインバウンド効果、北陸新幹線敦賀開業効果などによって増収増益となっている。一方で更に収益を上げようとコスト削減、要員削減、人件費削減の効率化施策を押し進めている。あらゆる系統で委託か外注化が進んでいる。駅においてはみどりの窓口の廃止、遠隔化、改札口の無人時間帯の拡大など安全サービスの低下が進んでいる。利用者、車椅子利用の方から切実な声が寄せられている。

JRは利用者からの要望、労働者の意見に耳を傾け、利用者・労働者に負担をかけることを解消すべきである。駅の管理駅体制の統合の提案では、本部本社間の交渉でLM層の業務効率とされてきたが、今回C層の削減も含まれ、交渉経過を無視したやり方になっている。行き過ぎた効率化をやめ、今まで行われてきた施策も一旦立ち止まり見直して行くことが必要である。また、会社は、今まで溜め込んだ内部留保金を取り崩して労働者に還元するべきである。2025年春闘では大幅賃上げ獲得、安心して働き続けられる職場づくり、平和を守る運動、公共交通機関としての鉄道を維持することを連携して運動を進めて行きたい。兵庫では2月22日兵庫駅、3月1日加

古川駅、3月8日姫路駅において、退職者組合の方も含め宣伝行動を行う。

◎中尾 委員（大阪）

草津列車の拡大は私たちに大変勇気をもたらした。会社に対して不当な転勤を行わないよう申し入れ等を行ってもらいたい。組織で守る体制を取ってほしい。

昨日の訓練で、コンプライアンス的な話があった。人権を守る会社にしてほしい。

◎山家 委員（大阪）

駅の状態であるが、育児を担当している社員の問題について提起をしたい。コロナ明けで、お客さんは戻っているが人員削減により要員は減っている。多客対応のため退勤が遅れ、保育園の送迎に支障が出る事象が発生している。私も該当しているが、12歳未満の育児にあたる社員に対して深夜業の除外と短時間勤務を認めないということ、他

労組の青年からも改善を訴えてほしいという声を聞いている。引き続き改善を求めている。つなぐアプリについて活用が必要であると思う。全国の活動の情報がリアルタイムでわかる国労の全国組織の強みであると思う。つなぐアプリについて普及の訴えをお願いする。

◎恵阪 委員（大阪）

昨年7月、新山口構内で貨

物列車が脱線した。車軸が折れるという脱線事故で、調査したところ車軸の圧入作業で不正行為があったということである。

現場社員が処分されているが、現場の社員は不正をしていたという認識はなく、上から言われた作業を行っていたという認識である。国労としても、処分はおかしいという認識を持っている。

対策として会社はコンプライアンスの強化に力を入れており、コンプライアンスのテストをタブレットで行っているが、コンプライアンスに関係のない内容もあり労働強化につながっていくのではないかと危惧している。安全やコンプライアンスと言えは何でもありとならないように注視していかなければならない。

組織拡大について、2月8日付で吹田機関区で1名加入している。貨物会社で2019年に評価制度が導入され、競争と分断が強化されている。新規採用者の未加入、貨物労組からの脱退が相次いでいるが、未加入者や脱退者の受入先に国労がなりえていないことは重大だと考えている。組織拡大の目標として三六協定を取る、職場の過半数を組織するということを目標に頑張っていきたい。

◎志茂 委員（大阪）

駅の窓口体制の見直しにより阪和線では、久米田駅、杉本町、鶴ヶ丘に続いて2月1

日には堺市の窓口が廃止になった。相次ぐ窓口廃止の影響で鳳駅の利用客が増え、営業時間20時をまわることもしばしばある。4月1日の運賃改正に伴い3月中旬以降定期券の購入が増え、問い合わせ等も増えて、さらにみどりの窓口に並ぶことになる。

管理駅体制の見直しで、管理駅の範囲が広がることにより、助勤の移動範囲が広がることに懸念される。制服、制帽、コート、着替え、シューズを持って移動することは大変で、ルールが必要。融雪器の設置や点火などの実地訓練の勉強会は、旧管区内で実施すべき。異常時においては、南海の異常時とも合わせて羽衣線の振替輸送があり、今までどうりの体制が取れるか危惧する。券詰まりや急病人対応を周辺駅から駆けつけ対応で行うことは、お客様を長時間

待たせることになり、ラッシュ時に社員を派遣することは隣接駅の人員が削減されサービス低下につながる。

販売機器の新札対応が非常に遅れて、両替など苦労した。もっと早く対応してもらいたい。

◎松本 委員（京滋）

車両部門における業務区分の見直しから一年になろうとしている。委託会社のテクノスでは、深刻な技術力低下や教育体制の不備から技術継承は困難になっている。業務を進めるにあたってJR社員の出向や応援によってこなしているのが実態であり、テクノス内での過密労働が避けられない状態である。テクノスの労働実態を把握し改善していかなければならない。テクノスの労働条件の把握、改善など国労としてどうなっている

のか教えてもらいたい。また、他の鉄道会社の労働者を受け入れるとか外国人労働者を受け入れるという話もあり、やりたい放題と感じるが、どれだけ把握されているのか。対応も検討していかねばならない。

JRにおいても東海道新幹線が60年、山陽新幹線が50年が経過、向日町運転所においても配管が漏れる、水に茶色いサビが混ざるといふ事象が発生している。ハード面の建物や設備がガタガタの状態である。国労としても前倒しで設備改善への働きかけが必要である。

シニア社員の同一労働同一賃金について、定年を65歳にして安心して働き続けられ、シニア社員が次の世代にしっかりと技術を指導して行くことが保障される賃金を求めている。

組織問題

2月1日の草津列車区での加入のことが言われている。業務の交渉が引き金となり、会社の姿勢、対応と国労の姿勢の違いが明らかに

書記長集約（要旨）

春闘

それまで繋がりを持っていた方が加入してくれたというところである。西日本、貨物含め労働条件や賃金の問題は、組織の過半数を取れば必ず会社は変わるというところである。目標を高く掲げて奮

の一言ということだ。指示を出している。春闘の議論や本社交渉にも活かして行きたいので、取り組みをよろしく願いたい。

安全問題

近統前での集会について、昨年度大阪地

区本部が近統前での集会を行った。それ以前から近畿地方本部で集ら会をという声を聞いていた。3月13日の西日本総行動の前に11時から近統

前で集会を開催し、交渉等での西日本会社の不誠実な対応に抗議する。最大限の動員をお願いする。

安全サービスについて、駅の窓口や業

政治課題

政治問題について夏の参議院議員選挙は頑張っていきたい。

委員の声を運動に反映し、近畿地方本部一丸となって頑張っていく決意を表明し集約とする。