JR九州労組

2017年
4月24日
NO.417

九州旅客鉄道労働組合
福岡市博多区博多駅前２丁目３－23
TEL ０９２－４７２－７９５０(代)
URL http://www.jr-krwu.org
発行人／許斐元文　編集人／大久保浩

熊本地震から１年

被災地の復旧・復興を全組合員で支え続けよう!

全国の仲間からの支援に深く感謝

鉄道復旧費用の助成スキームに課題も

4月14日、「平成28年熊本地震」の発生から1年が経った。未だ被災地では4万7000人を超える方々が仮設住宅などでの避難生活を余儀なくされており、ＪＲ九州でも豊肥本線「立野～阿蘇」駅間は復旧の見通しが立っていない。熊本地震からの復旧・復興はようやく緒に就いたばかりであり、一日も早い復興にむけ、今後も息の長い支援活動を行っていかなければならない。一方、豊肥本線の復旧には約50億円と言われている費用も大きくのしかかる。自然災害が多いとされる九州にとって、こうした現状を踏まえたうえで、九州の鉄道ネットワークを将来にわたり維持・発展させていくためには、自助努力のみならず災害復旧に係る公的支援の法整備が必要だ。

「熊本地震」では、九州新幹線や豊肥本線の回送列車脱線をはじめ、5つの線区で線路流失や軌道変状など鉄道設備に甚大な被害を受けた。

しかし、4月16日の本震以降、相次ぐ余震に怯えながらも、組合員や関係社員の懸命な努力により、18日に鹿児島本線「荒尾～熊本」駅間をはじめ、豊肥本線「熊本～肥後大津」駅間、九州新幹線「熊本～鹿児島中央」駅間を次々に運転再開させるなど、鉄道インフラを確保し公共交通としての使命と役割を果たしてきた。

㊤被災した組合員宅で支援活動を行う組合員ら
㊦豊肥本線、立野～赤水駅間の大規模斜面崩壊現場（パワーショベル後方の築堤が豊肥本線）

被災した組合員を全力で支える

一方、ＪＲ九州労組は本震発生の翌々日に、許斐中央執行委員長を本部長とする「災害対策本部」を設置し、熊本地本と連携をはかりながら、被災した組合員を中心に支援物資を送り届けるとともに、組合員・家族の安否確認や被災状況の把握に努めてきた。さらに、災害復旧ボランティアにも取り組み、20名を超えるＪＲ九州労組組合員が参画し、被災した組合員宅の倒壊した外壁や家具の搬出など支援活動を行ってきた。とりわけ、ＪＲ九州労組がＪＲ連合と連携して取り組んだ「熊本地震救援カンパ」では、ＪＲ九州労組組合員をはじめ、全国のＪＲ連合の仲間から2、400万円を超える心温まるカンパを集約することができた。改めて、カンパへのご協力に感謝を申し上げたい。

現在カンパ金については、被災した組合員・退職者連絡会・グループ労組組合員に支給を行っているところであるが、集約したカンパ金よりも支援金が上回ったことから、不足分についてはＪＲ連合連帯活動基金からの繰り入れを決定し対応することとした。なお、東日本ユニオンやＪＲ西労組、各友誼団体などから贈られたＪＲ九州労組に対する義援金約160万円については、ＪＲ連合救援カンパで支給対象とならなかった被災組合員等に対し、今後支給を行うこととしている。

ＪＲ九州労組は、被災された組合員に寄り添い、被災地の復旧・復興にむけ、引き続きさまざまな支援活動に取り組んでいくこととしている。

鉄道軌道整備法の適用条件緩和を

鉄道の復旧・復興には課題もある。今年3月のダイヤ改正では、軌道補修が終わったことから、九州新幹線「熊本～新八代」駅間の徐行運転を所定運転とするなど、復旧への足取りは一歩ずつではあるが着実に歩みを進める一方、豊肥本線「立野～阿蘇」駅間では、大規模な斜面崩落や落石、軌道変状、駅舎・ホーム・トンネル・橋りょうなどの鉄道施設の損壊を受け、その後6月に発生した大雨によりその被害はさらに拡大している。鉄道施設外から流入した大量の土砂の撤去や、列車運行に耐えうる安全性の確保が必要であることからも、同区間は復旧の見込みが立っていない。過日行った専門協議会でも会社は「地元の要望等もあり、早期に復旧したい考えはあるが、具体的に決まったものはない」と述べるにとどまっている。

こうした中、会社は4月1日、豊肥本線の複旧工事を迅速に推進することと、将来的な防災対策について自治体等との協議を円滑に実施することを目的として、豊肥本線複旧事務所を開設し、豊肥本線の復旧にむけての一歩を踏み出したところである。

しかし、その復旧費用は50億円にせまるとの試算もある。このような自然災害における復旧費用を一部助成するとした「鉄道軌道整備法」があるが、この適用条件のひとつに「過去3年間赤字もしくは、今後5年間赤字も赤字の見通しであること」とありＪＲ九州は該当しない。加えて公的助成を受けることができるのは地上設備のみと規定され、その運用は極めて限定的だ。

我々はこれまで、熊本地震のみならず「平成5年8月豪雨」に伴う竜ヶ水駅での列車脱線や2013年の「北部九州豪雨」など、多くの自然災害に翻弄され続けられてきた。今後も増加が予想される自然災害に対処するためにも防災・減災対策は確実に行う必要があるが、用地外からの土砂流入などへの対応等、一企業だけの取り組みでは限界もあり、国、地方自治体等との協議も求められている。

ＪＲ九州労組は、組合員の労働条件の維持・向上を目的として、こうした課題も含め、ＪＲ連合およびＪＲ連合国会議員懇談会議員らとともに連携し公的支援スキームのあるべき姿について、引き続き政治や行政に訴える活動を継続していく。

大規模災害発生時の支援スキーム

【鉄道軌道整備法】

被害総額		
国	地方自治体	鉄道事業者
1/4	1/4	1/2

鉄道軌道整備法適用条件（抜粋）

- 過去３年間赤字であった、もしくは今後５年間赤字見通しであること
- 災害復旧事業費が鉄道運輸収入の１割以上であること
- 鉄道運輸収入だけでは復旧費用の捻出が困難であること

JR九州高速船

パートナー社員・船員の時間外割増率を引き上げ

ベアは断念、夏季手当は2・30ヵ月で妥結

3月27日、本部及び船舶分会は2月22日に会社に申し入れていた「2017年度新賃金等」「2017年度夏季手当」について第3回団体交渉を行い、ＪＲ九州高速船㈱から賃金改定及びパートナー社員及び船員の時間外割増率の改善、夏季手当について会社回答を引き出した。ベアゼロでの回答に不満は残るものの、厳しい経営状況下に置かれるなかでの会社回答と判断し席上妥結した。

《ＪＲ九州高速船賃金改定等会社回答》

○　**賃金改定**

・　ベースアップは実施しない。

・　賃金規程・船員賃金規程及びパートナースタッフ就業規則・パートナー船員就業規則の基準に基づき、賃金の改定を行う。

○　**時間外割増率の改定**

・　パートナー社員のＢ単価を126/100・Ｃ単価を26/100、パートナー船員のＣ単価を26/100にする。

・　2017年10月１日より改定する。

○　**１時間当たりの賃金額の取扱い**

・　パートナー社員及びパートナー船員の１時間当たりの単価にリーダー手当を追加する。

・　2017年10月１日より改定する。

○　**2017年度夏季手当**

1　基準額

（社員および船員）

2017年6月１日現在における、辞令面による基準内賃金を2.30倍した額とする。

（パートナー社員およびパートナー船員）

2017年6月１日現在における、辞令面による基本賃金を1.15倍した額とする。

2　支払日

2017年６月30日（金）以降準備でき次第。

これまでの交渉で組合は、厳しい経営環境は理解しつつも、人材の定着をはかり、人材育成の環境を整えるなど、将来を見据えたベースアップの実施が必要であり労働条件の改善を行うべきだと強く主張してきた。

一方、会社は「第４四半期以降、乗船効率は回復し、経常損益は見通しより改善しているものの、乗船効率の低下や他輸送機関との価格競争等による単価の減少など平成28年度決算は非常に厳しく、将来的な経営体力も加味しながら判断する必要があることからも、月例賃金の引上げは総額人件費に大きくかつ長期的に影響する」とベアには難色を示していた。

本部は3月19日から21日にかけて、ＪＲ九州高速船㈱の厳しい経営環境に置かれている現状を踏まえ「がんばれビートル！ＪＲ九州高速船・旅行事業支援ツアー」を募集し、組合員・家族をはじめ、ＪＲ連合各単組や退職者連絡会、各友誼団体等、総勢89名の参加をいただいた。各分会・職場の仲間の積極的なご支援・ご協力に感謝申し上げる。

橋元義嗣氏再選果たす

政策課題実現に大きく前進

中間地方選挙

任期満了に伴い行われた、鹿児島県湧水町議会議員選挙は4月16日に投開票され、ＪＲ九州労組準公認候補で現職の橋元義嗣氏が二期目の当選を果たした。選挙戦は定数13名に対し12名が立候補。少数激戦となったが、安心して暮らせる街づくりや鉄道の活性化などを訴えてきた。さらに、地元後援会をはじめ、吉松分会を中心とした組合員の献身的な支援もあり、当選に結び付けた。

ＪＲ九州労組は、3月に行われた中間地方選挙で、福岡県那珂川町及び、長崎県諫早市の議員選挙にも、2名の推薦候補者を擁立し、必勝をめざして支援活動に取り組んだ結果、両名の当選を勝ち取ることができた。

各級機関組合員の皆様のご支援に感謝申し上げる。

選挙結果は次のとおり。

【中間地方選挙結果】

■湧水町議会議員選挙

橋元　義嗣

（元吉松運輸センター）

478票（9位当選）

■那珂川町議会議員選挙

羽良　和弘

（ＪＲ西労組）

936票（9位当選）

■諫早市議会議員選挙

林田　保

（三菱重工労組）

2、413票（8位当選）

当選が決まり笑顔を見せる橋元義嗣氏（左）

分会を訪ねて

㉗鳥栖連合分会

幹在融合分会のメリットを活かす

◎　**執行委員長**

江頭　赳治

◎　**組織数**

86名（組織率96％）

◎　**活動内容**

私たちが主に活動する佐賀県鳥栖市は、江戸時代から長崎街道を通じた交通の要所として発展し、現代でも鉄道では鹿児島本線と長崎本線の分岐駅として、九州自動車道鳥栖ジャンクションなどがあり、交通の要所とした役割に変わるところはありません。

鳥栖連合分会は、二日市駅から鳥栖駅までの各駅及び鳥栖電力区、鳥栖信号通信区並びに新鳥栖新幹線工務室の組合員で構成されています。

分会執行部は、8名で平均年齢31・5歳のフレッシュな体制となっており、分会からは本部や支部をはじめ、連合佐賀東部地域協議会にも役員を配置し連合運動の一翼を担うなど、活発な分会です。

分会活動では、組合員がいる職場が離れているため、新聞の配布や共済の手続等に苦労していますが、賃金実態調査やカンパ活動、春闘署名等は100％の集約をめざし、全分会役員が協力しながら、世話役活動を実践しています。

今後も、全員参加・ひとり一行動を目標に、工務職場では珍しい幹在融合分会のメリットを活かしたさらなる情報共有を進め、積極果敢に活動を展開していきます。

平成採用役員セミナー

労働運動に必要な基礎知識を学ぶ

本部は4月9日、大分市で大分地本の平成採用役員を対象とした「2016年度地本・分会役員セミナー」を開き、地本役員及び各分会役員並びに青年・女性委員会役員ら18名が出席し、組合役員として必要な基礎知識を学んだ。

セミナーは、基調講義として許斐中央執行委員長が「株式上場までの軌跡と今後の課題」とのテーマで講義し、国鉄時代におけるモータリゼーションという外部環境の変化に組織を変革できずに国鉄が経営破たんした歴史や、国鉄時代からの労働組合の変遷など「過去」を振り返るとともに、ＪＲ九州の経営安定化にむけて政治的な政策課題が山積している現状について学んだ。

その後は担当講師を変え、組合役員として理解しておくべき基礎的なワークルールや、政治への参画についての講義を行ない、参加者は真剣な表情で聞き入っていた。

これらを踏まえ行ったグループ討議では、出席者から組織活性化のためには「地本・分会相互に日頃からの意見交換を行っていく」と決意を述べる一方、「ベアの満額回答獲得など全組合員が納得する結果を出すことも重要だ」と本部に対する注文も忘れなかった。

出席者からは、「株式上場に伴う、経営安定基金の使途や税制特例について理解できた」「労働時間管理の問題など非常に勉強になった」などの感想が聞かれ、今回のセミナーで学んだことを今後の活動に活かしていくことを参加者全員で確認した。

本部は6月までに、全地本・支部の平成採用役員を対象とした「役員セミナー」を計画している。

JR九州労組 第26回定期大会

2017年7月12日㈬～13日㈭

＜場所＞　大分市 ホルトホール大分