



港区新橋 5-15-5 国鉄労働組合中央本部 03-5403-1640 発行人 菊池忠志 編集責任者 瀧口良二 (組合員の購読料は組合費の中に含む)

1・12 豪雪によりJR信越線踏切で普通電車が15時間立ち往生、430人が車内で一夜明かす▽安倍首相が「慰安婦合意は国家間の約束と韓国に謝罪拒否の署名や批准求め、1・13地方議会が意見書を採択

1・14 安倍政権下の改憲反対54%、原発即時停止賛成49%、共同通信調査 1・16 経団連が18春闘経労委報告で「3%賃上げは社会的要請」と強調 1・19 4月からの「無期転換ルール」実施を前に有

期雇用の雇止めが急増 1・21 核兵器禁止条約への署名や批准求め、1・13地方議会が意見書を採択 1・22 通常国会召集、安倍首相は改憲議論と働き方改革に意欲強調 1・23 米軍ヘリ、沖縄でまた不時着、年明け3回

思想一を深め、組織対策を強化し、青年・女性労働者の組織化を進めること。また次世代を担う青年・女性組合員を中心とした5月20日〜21日開催の「第12回組織強化・拡大経験交流集会」の具体化については別途指示する。

地方鉄道の安全・安定輸送の確保、本格的な着工が始まったリニア中央新幹線建設の動きや整備新幹線建設による並行在来線の分離、「第三セクター化」による安全対策やサービスの低下、安定的な運営確保など山積する課題について、利用者・沿線住民の足を守る立場から、国労として集中した運動の展開を図っていく。

事故やトラブル、関連会社で相次ぐ労災死亡事故は構造的な問題をあらわしており、継続した再発防止の取り組みは何よりも重要である。もとより安全・安定輸送の確保と労働条件の改善、技術継承問題、教育の充実がJR各社に共通する喫緊の課題であり、いまこそ全職場で「安全総点検」「仕事総点検」運動を通して、職場要求と政策実現に全力をあげることが早急に求められる。こうした観点から、以下の取り組みを強化すること。

一年前からJR30年を検証する、各種報道や出版物が世に出回った。最近のことだが、JR内部でそれ相応の人たちが執筆されているものを目にする機会があった。当然のことながらその自身は、労働者・労働組合の立場から検証しているわけではなく、会社の一員として今後を見据えたものとなっている。ある役員が記載した「JR東日本30年の歩みと将来展望について」では、30年間のハード・ソフト面における業務運営の厳格化・改善、機械化、システム化等の検証がされている。更に近年及び現在における大規模地震対策や各種技術革新に触れつつ今後の労働生産人口減少への対応に向けた課題に触れている。一方、本社役員を歴任後軌道会社に身を置くOBの文脈に、私自身が現在職場で感じているJR会社の現状と今後への不安に、通ずるものを感じ興味深く文字を追った。特に「JRとパートナリー会社の役割分担の綻び」と題した中では人づくりに着目している。その不十分さを「現場を見ない(知らない)パソコン管理の集団とみる向きがある」と引用しつつ指摘している。この点に、共感を覚えた。経営幹部の中に「施工はパートナリー、管理はJRに専門特化」を持つ技術、持たなくてよい技術がある」と割切る声もあるが、要員不足、委託化、効率化の陰で失われ続けた技術力と判断力の現実、ここに着目しない限り世間を騒がせた新幹線初の重大インシデントを含め、鉄道事業者JR会社の将来に安心は出来ない。(宮)

第188回中央委

18春闘

全国統一闘争ゾーンを設定

3月6日に国労中央総行動

国労は、1月27日に第188回拡大中央委員会を開催し、2018春闘勝利、JR各社における労働条件の改善、安全・安定輸送の確立、JR三島・貨物の経営基盤の安定化や並行在来線の維持・存続・活性化をはじめとした持続可能な総合交通体系の確立など、当面する取り組みについて満場一致で方針を決定した。さらに憲法改憲阻止や「働き方改革」による労働法制改悪反対の闘いなど喫緊の諸課題とあわせ、国労の最大の課題である組織の強化・拡大に全機関が一体となって取り組む決意も固められた。

本部は、第188回拡大中央委員会にて決定された方針にもつき、1月30日、闘争指示第32号を発して「当面する闘いの展開について」以下の通り指示した。

闘争指示第32号

- 1. 各級機関は、中央委員会にて決定した方針を全組合員に徹底すること。
2. 2018春闘要求を2月13日(火)にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は3月14日(水)とする。

各級機関は「国労統一重点要求」を中心とした要求に関する討議を深め、職場要求の実現にむけて全職場での全員集会の開催や宣伝行動など創意工夫した取り組みを展開するとともに、各エリア本部は団体交渉を通じて要求実現に全力をあげる。具体的戦術等に関し

ては、中央戦術委員会の議論を踏まえ、中央執行委員会として明らかにしていくこととする。当面する主な行動予定は次のとおりである。

- (1) 要求提出日
2月13日(火)
定期昇給の完全実施を求め、基準内賃金(平均)の4%相当額、12000円のベースアップを統一要求とし、その実現をめざすこととする。
(統一重点要求8項目)
① JR各社における定期昇給の完全実施と2018年4月1日時点における基本給に12000円のベースアップを求める
② JRグループ各社における定期昇給の完全実施。会社における制度のない定期昇給制度の確立
③ グループ会社においてもJR本体の要求を基本とし、時給制度社員については、15000円を目標に、当面は10000円

- (2) 全国統一闘争ゾーン
3月1日(水)〜6日(火)
第二次闘争ゾーン
3月7日(水)〜14日(水)
(3) 国労中央総行動
3月6日(火)
(4) 青・女・家中央総行動
3月5日(月)〜6日(火)
交運労協春闘総決起集会
3月8日(木)
組織強化・拡大の取り組み
2018春闘と結合して職場ごとの獲得目標・重点課題を明確にし、新入社員獲得や契約社員「雇止め」など非正規社員の労働条件改善や地位向上に向け、会社ごとの実情を踏まえながら、闘いを組織すること。



国労第188回拡大中央委員会での菊池委員長による団結ガンバロウ

- (5) 青年部・女性部との連携に加え、「青・女・家行動委員会」などを通じて家族会とも意識統一を行う場を繰り返し設定すること。
(2) 各級機関は、組織拡大に向けた交流集会での成果と課題を検証し、具体的な方針と目標を決め、実践すること。またエリ

- (1) 交運労協などとも連携を深め、持続可能な総合交通政策の確立に向けた運動を強化するとともに、JR北海道・四国・貨物に対する規制特例等の恒久的な支援策ならびにJR九州への経営支援策の継続、整備新幹線建設に伴う並行在来線政策課題について各級機関が一体となった取り組みを進める。
(2) 地方交通線や並行在来線の維持・活性化をはじめとした公共交通再生に向け、関係自治体や政党・国会ならびに地方議員、地方運輸局、JR各社への働きかけなど積極的に運動を展開する。

- (3) JR各社間の経営格差や構造的な問題点、都市と地方交通の幅広く検証し、安全で快適、持続可能な交通政策の実現をめざして広く世論を喚起する取り組みを強める。
5. 労働条件改善と安全・安定輸送確立をめざす取り組み
JR各社は、業務委託・外注化施策を高度化させ、営利優先の効率化「合理化」を一層進めている。その結果、重大事故やインシデント、輸送障害等を発生させる要因ともなっている。とりわけJR各社で続発する

事故やトラブル、関連会社で相次ぐ労災死亡事故は構造的な問題をあらわしており、継続した再発防止の取り組みは何よりも重要である。もとより安全・安定輸送の確保と労働条件の改善、技術継承問題、教育の充実がJR各社に共通する喫緊の課題であり、いまこそ全職場で「安全総点検」「仕事総点検」運動を通して、職場要求と政策実現に全力をあげることが早急に求められる。こうした観点から、以下の取り組みを強化すること。



委員長あいさつ

改憲発議をさせない運動を

鉄道ネットワークの維持・存続

【第188回拡大中央委員会の冒頭に中央執行委員会を代表して菊池委員長が要旨以下のあいさつを行った】

◇ ◇ ◇

第188回拡大中央委員会に結集された構成員並びに傍聴者の皆さん大変ご苦勞様です。本中央委員会の主な課題について何点か申し上げ、中央執行委員会を代表しての挨拶にしたいと思います。

平和と民主主義を守る闘い

一点目は、平和と民主主義を守り、働く者と暮らしを守る闘いについてです。

昨年は、森友・加計学園問題での安倍首相らの「忖度」をめぐる権力の私物化に対する国民の怒りが「安倍不信」となって東京都知事選をはじめ地方選挙における自民党の敗北につながりました。しかし疑惑解明を求める多くの国民の声を無視し、3カ月にもわたって国会召集を拒み続け、さらに9月28日に召集した臨時国会冒頭では所信表明演説や代表質問さえ行わずに衆議院解散という暴挙によって第48回衆議院総選挙が施行されました。突然の解散ということもあり、野党四党がめざした安保法制の廃止と立憲主義の回復を求める野党共闘も十分な力を発揮できず、野党第一党である民進党の分裂選挙となり「衆議院での与党勢力3分の2割れ」についても実現できませんでした。

本年1月22日に通常国会が召集されました。「働き方改革国会」と位置付け長時間労働の是正や「高度プロフェッショナル制度」などを盛り込んだ「働き方改革関連法案」が一括審議されようとしています。長時間労働の是正については、電通での「過労」自殺問題が社会問題化し是正の動きとなった訳ですが、本来、労働基準法第1条、労働条件の原則として労働者が人たるに値する生活を営むための必要

を満たすべきものでなければならぬ。2項「この法律で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るよう努めなければならない」と定められています。長時間労働の是正は労使ともに重要な課題です。その是正にあたり、36協定がやり玉にあげられ「青天井の時間外労働」と問題化されていますが、そもそも労使が例外規定を重宝する風潮が蔓延していることや36協定すら締結していない会社が多数存在していることが問題であり、そのことを徹底できない行政の問題もあるはずなのに、その認識抜きに罰則規定を設けた法律を改正しても果たして徹底させるのか。厚労省が示す「過労死」認定基準を法律で越えるような内容で労働者が守られるのか国会で徹底的に議論される必要があると考えています。JRグループの職場でも要員不足や認識不足で度々36協定違反が発生してきました。重要なのは、36協定を職場に周知徹底させること。時間外労働などの管理を職場段階でチェックすることにあります。改めて仕事総点検運動を通じた自らの職場実態を点検し、問題があれば是正させる労働運動が求められています。

また、「高度プロフェッショナル制度」については、専門職の年収1075万円超の労働者を対象とするとしていますが、「残業代ゼロ」の抜け穴ともなるこの制度は経団連が執拗に求めてきた法制化であり、政策としての位置づけともなっています。振り返れば、労働者派遣法も1986年の施行時には、専門職13業種に限定した法律であったものが、現在では業種の分類すらなくされ、2000万人もの非正規労働者が不安定雇用と低賃金労働を強いられています。長時間労働の是正や同一

労働同一賃金なども「働き方改革関連法」として審議し立法化しようとしています。経団連が求める「残業代ゼロ」の適応対象は年収400万円以上であり、立法化されれば規制緩和により適応対象が拡大され、年収基準が引き下げられるのは明らかです。加えて、今週召集された通常国会で安倍首相があらためて「憲法は国のあり方を示すもの」と明言しましたが、今年、安倍首相の「意向」を組んだ9条への自衛隊の明記などを内容とした憲法改正法案が発議されようとしています。

国鉄労働組合は昨年結成70年を迎えました。戦後の復興という時代と共に「二度と戦争を繰り返させない」との不戦の誓いの上に反戦・平和、護憲を追求する運動の歴史を刻んできました。このことは、中央・地方の労働組合を中心にした共闘運動の歴史でもありました。いずれにしても安倍政権に警戒感を持ちつつ、当面、改憲発議をさせない運動を広げて行かなければなりません。そのためには「安倍9条改憲NO!」全国統一署名活動強化、平和憲法を守る運動の拡大に向け奮闘し合いまししょう。

組織強化・拡大の取り組み

二つ目は、組織強化・拡大の取り組みです。

国鉄採用組員の大量退職を目前に、喫緊の課題と確認し取り組んでいる組織拡大の成果は、現在、全国で一桁の拡大にとどまっています。今年こそ、これまで以上に全組合員が奮闘し多くの国労加入を勝ち取らなくてはなりません。そのためにはすべての役員が目色を変えて取り組み姿勢、本気さを組合員に示すことが何より重要です。中央執行委員会としては、青年・女性部の力を一つにした体制を構築し、具体的な考え方や目標を提示し、エリア本部や地方本部に出向き、その周知徹底を図ってきました。今日の中央委員会でもこ

の第一ゾーンまでの地方での組みが報告されるところですが、取り組みの成果と反省を明日から新規採用者の現場配属までの第二ゾーンに、そして一人でも多くの新採獲得に活かす力につなげてほしいと思います。

安全・安定輸送の確保

課題の三つ目は、安全・安定輸送の確保に向けた課題です。

東日本大震災から7年になろうとしています。東北地方の被災路線及び原発事故による常磐線の復旧も困難さを持ちつつも着実に進んでいます。常磐線においては、2019年度末の運転再開をめざし工事が進められています。しかし、放射線量が今なお、高い場所での作業だけに十分な安全確保と健康管理が求められています。

一方、全国各地を襲う自然災害による鉄道への影響は、昨年もまた、九州北部豪雨や台風

による甚大な被害が発生し、現在も、北海道、四国、九州地方を中心にその大きな影響が続いています。昨年11月にJR北海道の「維持困難線区の廃止」問題などと合わせて国交省や国会議員への要請をさせていただきましたが、鉄道事業が担う社会的使命を果たすためにも黒字企業に災害補助等が出来ない「鉄道軌道整備法」の適用条件の緩和や公的補助の拡充など自然災害等に対する国の支援強化並びに法の改正も重要な課題であると認識しています。

加えて、2016年11月に発表されたJR北海道における10線路13線区の「維持困難線区」の問題も北海道や国の支援の動きも出てきたと報じられていますが、引き続き北海道本部とも連携し、国や国会議員、そして道議会への要請などを強化していくことにします。

また、国の成長戦略の柱とされる観光は、国内のインバウンドがすでに2800万人を超え、2020年には、4000万人をめざすとされています。JR各社では、インバウンドの流動による全国の観光地への誘致拡大の努力もされていますが、利用者の安全・安心を如何に確保するかが問われています。加えて、JRが発足して30年となりましたが、インシデントや大規模輸送障害が後を絶たない事実が続いています。とりわけ昨年12月11日、JR西日本で新幹線として初めて指定された「重大インシデント」が発生しました。「台車亀裂」による「あわや大惨事」にいたる事象であったにもかかわらず、異常を感じながら3時間も運行し続けたという考えられない事実でした。現在、運輸安全委員会が事故原因の調査を行っています。私たちが労働組合が問うべきことは、「疑わしいときは列車を止める」という安全意識の徹底、検査体制の確保、その上に立った新幹線ネットワークにおける同系列車両におけるあらゆる検修・検査基準の統一化です。また、急速に進む世代交代に対応する技術継承への対処と適切な要員確保が安全・安定輸送の観点からも重要な課題となっています。

JR発足30年にあたり、本部は「JR30年検証委員会」を設置し、この間、研究者の先生方のご協力を得ながら、さまざまな角度から検証を行い、本中央委員会に報告を出し

ました。本日は座長である埼玉大学名誉教授の安藤陽先生にお越し頂きました。JR各社が地域に密着して新幹線輸送、大都市圏内輸送、地方都市間輸送、ローカル圏内輸送といったそれぞれの役割を引き続き担うことは、極めて重要な課題であることは多くの論を俟ちません。鉄道ネットワークを全国的に維持・存続させていくことはJR各社が課せられた社会的責任でもあり、JR北海道の事業範囲の見直し問題は単に鉄道会社のみならず、国や地方自治体をあげて考えなければならぬ鉄道と地域の再生でもあります。今後とも国労として政策提言を生かした運動を進めていきたいと思っています。

2018春闘について

課題の四つ目は、2018春闘についてです。

18春闘も昨年10月の経済財政諮問会議で安倍首相が「3%の賃上げ」を経済界に要請し「官製春闘」の舞台づくりがされました。日本経済は、株式市場を中心に「戦後最長の景気」と踊っているものの多くの国民は景気の実感を持っていないのが実態です。安倍政権が進める経済政策「トリクルダウン論」が全く機能していないばかりか、円安と株高で得た富は406兆円にも膨らんだ企業の内部留保となっているのが現状です。景気浮揚は、まさに個人消費の拡大なしに実現しません。

JR各社の中間決算では、株式市場の上昇にもかかわらず、JR会社とJR貨物は順調に業績を伸ばし、JR北海道とJR四国を除いて過去最高を更新し続けています。18春闘の国労要求は、中央執行委員会として様々な角度から検討し、丁寧な議論を経た中で全会一致による方針化に至りました。そのことも踏まえ、中央委員各位の真摯な議論で18春闘を職場から闘う決意を固め合い、喫緊の課題である組織拡大に結合させる取り組みをJR本体はもとより、再雇用職場やグループ会社の労働条件の底上げを大きな目標としていかなければなりません。

私たちの運動課題は、労働条件改善はもとより脱原発や沖縄基地問題など山積しています。が、国労に結集する組合員・家族の団結で運動を進めさせるために今次拡大中央委員会に提案する当面の闘争方針を確立させ、一丸となって当面の闘いに全力をあげることを要請し、中央執行委員会を代表しての挨拶とします。



国労第188回拡大中央委員会の傍聴席



書記長集約

職場を強化し、職場から春闘を闘う

国労組織の継承・発展を

第188回拡大中央委員会では、日本貨物鉄道株式会社及びソフトバンクテレコム株式会社との協約・協定の締結承認5件を星野業務部長が提案し、異議なく拍手で承認。続いて、「当面の闘争方針(案)」の提案は松川書記長が行い質疑・討論に入った。質疑・討論では14名の中央委員の発言で方針案は補強された。発言を受けて要旨以下の集約を松川書記長が行い提案通り承認となった。

書記長集約

○松川書記長 14名の委員から発言をいたしたとき、中間答弁も行ったが、幾つかの質問があったので、それに答えながら集約したい。

地方交通線の関係について、盛岡の阿部委員、四国の寺井委員、広島徳永委員から、国に改善を求めるなど、JR30年検証を生かした取り組みが要請された。北海道の越前委員からは、北海道の経営問題、経営安定基金の4600億円の運用益の減収の問題が指摘された。九州の千々岩委員からは、国に対する要請強化を言われた。

国労として3月6日の春闘の中央総行動の際に、国会議員、国土交通委員、主要各政党に対して要請行動を行う。特にJR30年検証委員会の提言について実施を求めていく。

長野の若林委員からアスベストの取り組みと当該組合員の思いが訴えられた。

全国各地で健康手帳の取得の取り組み、中皮腫などを発症した場合の取り組みや裁判が取り組まれ、神奈川県本部のアスベスト裁判の判決が近づいている。アスベストの取り組みについて本部としても連帯して取り組む。

春闘の要求額の関係で、近畿の植田委員、東京の野佐根委員から、4%の根拠、要求が昨年より下がっていることの見解が求められた。

中央執行委員会として物価上昇など、政府のさまざまな諸元を活用し、必要である部分のパーセンテージを出し、それに生活改善部分として2%を付加した。

あわせて、この間春闘の中で要求し、闘いによって改善されてきた賃金改善部分がある。貨物ではずっとベアゼロで、改善はされていないが、本州三社を中心として毎年若干ずつではあるが改善されている部分がある。こういう問題を総合的に判断し4%という数字を導き出した。それに基準内賃金の平均額を掛けた額が1万1600円。さらに底上げを求めるということで、今回の1万2000円を要求額とした。

2018年春闘も5年連続の官製春闘となっている。安倍首相の求めに対し、経団連は1月16日に経労委報告を発表し、初めて3%の賃金引き上げという数値目標を掲げた。

その説明を聞いてみると、「年収ベースでもいい」「あくまでもこれは目標」という状況である。結局、労働者の取り分である賃金・労働分配率が低いという状況については変わっていない。低い労働分配率の改善を求めていくのが、今年の春闘の大きな課題の一つだ。

2018春闘について

国労は、2月13日に1万2000円の新賃金要求と労働条件の問題を含めて申し入れを行う。賃金交渉に全力を挙げる態勢を全国の職場からつくり上げていきたい。

春闘を職場から構築し、全組合員による春闘をつくり上げていく。職場からの取り組み

というものが、国労の伝統である。職場を強化し、職場から春闘を闘う。もう一度ここに集中したい。そのためには3・6国労中央総行動や青年・女性・家族の中央行動への結果をお願いする。

要求決定のあり方について、新幹線の西里委員から、統一要求がもうなじまなくなっているとの意見があった。盛岡の阿部委員、四国の寺井委員、北海道の越前委員、東京の佐藤委員、九州の千々岩委員からも、決定についてはエリアに委譲して欲しいとの意見があった。

拡大はない。千葉の加藤委員からも分会機能の強化と取り組みについて報告があった。

若し仲間の加入が、国労組織を継承していくためにも絶対不可欠だ。4月には新入社員が配属されてくる。新入社員対策にも全力をあげて取り組む決意を確認したい。

今日まで第1ゾーンということを取り組みを行ってきた。全国で9名の仲間の拡大ができた。これから第2ゾーン、第3ゾーンと運動を展開していく。

2月にエリア組織部長会議、5月に組織部長会議と全国交流会を準備している。JR本体・グループ会社、若手からシニアまで、幅広い取り組みと拡大になっている現実を踏まえ、今後運動提起をし、国労組織の継承、さらに発展をめざす取り組みを全国から決起したい。

労働条件改善、安全・安定輸送確立

3点目は、「労働条件改善、安全・安定輸送確立」の闘いについて。JR発足30年が経過した。年末にかけて、重大なインシデント、事故が発生している。

新幹線の西里委員から、新幹線事故に絡んで、会社間の情勢の共有がされていない。国労内でも意見交換が足りないという指摘があった。

東海、西日本、垣根を越えて同じ新幹線走らせている。北海道と東日本も、共通の車両などを使得って事故などが発生する場合もあるのか、業務部を含めて議論する。

鉄道事業の最優先課題は安全で、一旦事故が起これば全ての信用が失われてしまうのも、鉄道会社における大きな問題である。九州の千々岩委員から安全無視のダイヤ改正の現状が報告された。これからダイヤ改正の提案交渉が始まる。安全問題を絡めた要求確立に

全力をあげて頂きたい。

事故の大きな要因が要員不足であるとの指摘があった。横倉議長の挨拶の中で、東京の車掌職の実態について触れられた。退職者等新入社員の要員のバランスが大きく崩れる中で、自然減という状況が生まれている。それを補うため、要員が足りないからといってシステム化をし、「合理化」をする。そして更に要員を減らす。こういう悪循環の中で結果として日常の業務量と要員のバランスが大きく崩れて、事故が引き起こされている状況にある。

もう一つは、技術継承の問題。

システム化が進み、何か問題が起こった時に、社員が介在できない。システムに操られてしまっている現状の中で、大きな輸送障害になっっている。こういった問題について、要求を掲げ改善を求めていかなければならない。

アウトソーシングの問題も委員の発言で出された。

アウトソーシングをすることによって、JR本体における安全文化、安全意識の問題が、グループ企業から二次請け、三次請けの会社まででは伝わっていない。下請けは受注した仕事をやるのが第一であって、安全は二の次、三の次だという意識が今でも残っている。各エリアの交渉の中ではその問題について追及されているだろうと思うが、「JR発足30年」ということを踏まえて、この安全問題について全力を挙げて取り組みをしていきたい。

それらを踏まえ、委員会のスローガンの第1項にあるとおり、「仕事総点検」「安全総点検」運動を全職場から展開し、安全問題について春闘期を中心にして全国展開したい。

東京の野佐根委員からも貨物分会の取り組みの報告が行われ、徒歩時間の改善をさせることができた。こういう取り組みに学びながら、一つでも二つでも労働条件を改善させていく取り組みに、国労として全力を挙げていく。

これから、「働き方改革」によって労働時間の管理、36協定の問題などに変化が出てくる。これが想定されているので、この問題についてもしっかりと注視し、各エリア・地方においてもこの問題の学習などを積み重ね、会社との交渉などに役立てて欲しい。

護憲、平和と民主主義擁護の闘い

最後に護憲、平和と民主主義擁護の闘いについて。1月22日から通常国会が始まってい

る。安倍自公政権は、この「働き方改革」を一括法案として提出するといわれている。

残業代ゼロの問題、時間外労働の上限規制も今回は導入される。上限規制が導入されることは、労働界としても喜ぶところであるが、規制の時間がこの時間で本当にいいのかという問題は問われなければならない。

過労死ラインの80時間を超え、100時間が繁忙期は許されている。これで本当に規制ができるのか。労働界と国会議員などと連携しながら、こういった問題について取り組みを強化していく。

改憲の問題については、この決議をさせない取り組みをしていかなければならない。全国で3000万署名が取り組まれている。5月末の集約にむけ集中した取り組みが行われている。国労も全力を挙げてこの3000万署名に取り組みたい。

原発問題は、昨年5月の「国労フクシマ交流・視察学習会」を行ってきた。核の平和利用はあり得ないという立場で取り組みをした。3月にかけて「フクシマ連帯キャラバン」、「3・17福島県民大集会」、「さようなら原発3・21全国集会」などが予定されている。この集会などに参加しながら、核問題、原発問題について全力を挙げて、全機関をあげて、取り組みを行いたい。

沖繩基地の問題、頻発する米軍ヘリの問題は、基地の撤去か沖繩を救う道はない。

近畿地本の植田委員からも、沖繩の現状に国労として何ができるのか検討して欲しいとの意見があった。沖繩では1月21日にあった選挙で、基地反対派の市長が南城市で当選した。名護市長選挙が2月4日にあり、今年沖繩では17市町村の首長選挙があつて、選挙イヤーといわれているが、県知事選挙も控えている。全ての選挙で、基地反対の首長・知事をあらためて確立し、沖繩県民の意見を反映させる体制をつくらなければならないと考えている。沖繩の仲間の取り組みに、国労としても連帯して取り組む決意をこの場で申し上げ、「基地は要らない」といえる取り組みを全力で行う。

組合員の集まる場を設定し、職場からの春闘構築、安全問題の改善、そして組織強化・拡大の取り組みに職場から取り組み決意を固め合うということを本部から申し上げて、第188回拡大中央委員会の集約答弁とさせていただきます。ありがとうございます。(拍手)

最後に護憲、平和と民主主義擁護の闘いについて。1月22日から通常国会が始まってい

質疑討論での本部側答弁(要旨)

中間答弁

星野業務部長 ○：盛岡の阿部委員から、第三セクター鉄道、地方ローカル線の維持・活性化に向けた発言があった。第三セクター鉄道・並行在来線の経営は、線路使用料に占めるウエートが非常に大きい。JR旅客の線路使用料は、青い森鉄道も含めてJR貨物が支払う、あるいは鉄道・運輸機構が支払う貨物調整金による線路使用料が経営に大きなウエートを占めている。貨物調整金も財源が枯渇し、平成33年頃で利益剰余金を活用した財源が切れる。そ



質疑討論で答弁する星野業務部長

の後は新幹線貨付料によって延長措置が図られる予定だが、最終的にJR貨物が全額を負担するのか、新たな仕組みをつくるのかという課題があり、30年検証の中でも議論になったが、貨物調整金の役割も含めて国に対する要請を

強めていきたい。鉄道事業法28条の規制の強化という発言も四国の寺井委員と、広島のもみをつくるのかという課題が、徳永委員からあった。現行の届け出制から許可制にすべきだということについて、自治体要請についても提起すべきとの発言があり、検討したい。

北海道の越前委員からJR北海道の現状について報告があった。国交省が公表している資料では、車両に関する輸送障害が列車走行100万キロの中で一番発生率が多いのが、JR北海道であり、運用益の減少により安全投資がで

きなかつたという、構造矛盾によるものである。夏頃には一定の方向性も示される状況だが、国交省に対して様々な観点から要請していきたい。要請の内容については各エリアの意向を受けて作成する。

【第188回拡大中央委員会には以下の労働団体・民主団体から祝電・メッセージが寄せられた】

《友誼組合・団体》全日本交通運輸産業労働組合協議会▽サード・ツーリズム産業労働組合連合会▽全日本運輸産業労働組合連合会▽全国自動車労働組合連合会▽全日本港湾労働組合▽全国労働事業労働組合連合会▽全日本自治団

体労働組合都市公共交通評議会▽全たばこ産業労働組合▽政府関係法人労働組合連合▽全日本森林林業木材関連産業労働組合連合会▽全国林業労働組合連合会▽全日本水産労働組合▽全日本医療労働組合連合会▽全日本国立医療労働組合▽全日本国立医療労働組合▽全日本農業協同組合労働組合連合会▽全国印刷出版産業労働組合連合会▽日本

組合を後押ししたい。事故が多発するなか、調査の取り組み、安全・安定輸送に向けた要求確立と改善の取り組みを本部から指示を発した。

の申し入れなども含めて対応して頂いた。詳細の把握、原因究明などした上でないと、軽々に声明を出せないと判断した。まず西日本本部の取り組みを本部から指示を発した。

運輸倉庫労働組合▽ITF(国際運輸労働者)東京事務所▽労働者福祉中央協議会▽鉄道退職者の会全国連合会▽全国交通共済生協▽部落解放同盟中央本部▽在日韓国民統一連合▽安民法廃止と立憲主義回復を求める市民連合の提起に賛同する「国労OB有志連絡会」

《政党・国会議員・弁護士ほか》社会民主党党首吉田忠智▽日本共産党中央委員会▽国労▽労働者常任幹事宮里邦雄▽広報プレス社長棚村博美(敬称略・順不同)

【第188回拡大中央委員会の特別決議は、中嶋青年部長が読みあげて提案し拍手で採択した】



中嶋青年部長

本日、私たちは第188回拡大中央委員会を開催し、組織強化・拡大を最重要課題として確認し、当面する2018年春闘を職場からの具体的な闘いを積み上げ、賃金の底上げと労働条件改善を勝ち取り、2015年の安全保障関連法(戦争法)成立以降加速する「戦争する国づくり」、原発再稼働、沖縄・辺野古新基地建設、労働法制改悪に反対し、全力をあげて闘い抜く方針を決定した。

デフレ脱却として大胆な金融緩和を進めてきた「アベノミクス」が破綻したなか、自民党税制調査会は、経済政策の失敗を覆い隠すため、3%以上の賃上げを実施した企業への法人税減税を視野に入れたバラマキ政策を検討し、経団連の榊原会長は、「そうした社会的要請が

あることは意識し、前向きな対応を呼びかけたい」とこれに応じた。まさしくこのような「官製春闘」のなかで闘われる今春闘は、名実ともに労働組合の真価が問われている。

いまや一千万人を超えるワーキングプアが存在し、406兆円まで膨れ上がった企業内部留保など、大企業と一部富裕層への富の集中・集積が進み、際限のない格差はますます広がっている。大企業の内部留保を労働者の生活改善に還元させ、国内総生産の約6割を占める個人消費を拡大させることが、文字通り、日本経済再生への道であり、企業・産別を超えてその意義を内外に明らかにすることが今春闘の社会的使命でもある。

春闘と結合した第2の課題は安倍政権の暴走にストップをかける闘いである。安倍政権は改憲勢力が衆参両院で3分の2議席を占め、改憲発議が可能な状態を背景に、1月22日に召集された第196回通常国会において、憲法改正の国会発議と合わせ、国民投票、さらには年金・医療・介護等の社会保障制度の改悪を強行しようとしている。その上、

成立など、トランプ米政権と財界に追随する安倍政権の暴走をストップさせるため、国民的諸課題と共に粘り強く闘い続けることが急務である。

2018年春闘勝利！組織強化・拡大！安倍政権の暴走を許さず、平和と民主主義を守り、持続可能な総合交通体系の確立をめざす特別決議

「残業代ゼロ」で8時間労働制を崩壊させる長時間労働を助長する高度プロフ

エッショナル制度・裁量労働制の拡大など、労働法制そのものの改悪を目標とする「働き方改革」一括法案を上げ、一気に成立させようとしている。また、東京電力福島第一原発事故が依然として深刻な状況にあるなかでの原発再稼働や沖縄県民の声を無視した高江ヘリパッド基地と辺野古新基地建設、さらには日本の農業を破壊するTPP関連法の強行

生している事実を否めようもなく、安全・安定輸送に大きな警鐘が乱打されている。加えて、JR発足30年が経過し、各社の経営体力の違いが明らかになる中で、JR三島・貨物会社の経営問題は極めて深刻である。新幹線並行在来線の第三セクター化や赤字ローカル線の廃止など、国鉄の「分割・民営化」以降のJR体制をあらためて検証し、基幹的交通手段である鉄道の再生に向けてさら

に運動を強めていかなければならない。本委員会では、北海道から九州まで、全国の仲間が丸となって最重要課題である組織強化・拡大に向け、日夜奮闘している姿があらためて確認された。この仲間の頑張りをもつての闘いと結合し、成果へと結びつけるため、当面する2018年春闘を職場から全力で闘い、組織の総力をあげて次世代を担う国労運動の前進を勝ち取るものである。右、決議する。

2018年1月27日 国鉄労働組合 第188回拡大中央委員会

家族の幸せを災害から守る 火災共済 ⊕ オプション保障 火災共済の保障力を、さらにアップさせる新制度。

近隣の家へ損害を与えたときの「類焼損害保障」、日常生活での賠償事故に備える「個人賠償保障」、賃貸住宅で火事を起こした場合の「借家人賠償保障+修理費用」。火災共済とセット加入することで大型保障を実現します。

B1424401E2144-20150209

交運共済 ニュース

Three boxes illustrating insurance benefits: 類焼損害保障 (Similar fire damage insurance), 個人賠償保障 (Personal liability insurance), and 借家人賠償保障+修理費用 (Rental property liability and repair costs insurance).

オプション保障(類焼損害費用保険、個人賠償責任保険、借家人賠償責任保険+修理費用)は、共済火災海上保険を引受保険会社とする保険契約であり、共済ではありません。詳しい内容は必ずパンフレットおよび重要事項説明書をご確認ください。

