



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)

月間白話 11・1 政府・防衛省が辺野古移設工事再開を強行 11・2 外国人労働者就労拡大案を閣議決定、入管難民法改正案を国会提出

11・6 米中間選挙、トランプ共和党が下院で敗北 11・7 原子力規制委が東海第二原発の延長認める最終手続、最長20年

11・18 米対立でAPEC首脳宣言断念して閉幕、発足後初めて 11・19 東京地検特捜部がカルロス・ゴーン日産会長ら役員二人を報酬50億円過少記載の疑いで逮捕

11・23 大阪で2025年万博開催決定 11・26 公明党代表が来年の改憲発議は困難と発言 11・27 自公維新採決強行で入管法改正案が衆院通過 11・29 韓国最高裁が元徴用工訴訟で新日鉄住金に次ぎ三菱重工に賠償命令

# 第44回I-T-F世界大会

## 交通運輸労働者の力を結集し 革新的運動の構築を

10月14日から20日、シンガポール・サンテックコンベンションセンターにおいて第44回I-T-F世界大会が開催された。世界の約140カ国、600組合から2000名を越える代表者及び傍聴者が参加、日本からは11産別、約130人が参加、国鉄労働組合からは菊池中央執行委員長が参加した。



主催者挨拶するパティ・クラムリン会長



大会集約答弁を行なうスティーブ・コットン書記長

大会では「交通運輸労働者の力の構築」をテーマに、過去4年間の活動総括と「組織人員の拡大と活性化」、革新的な運動の構築、「グローバル及び地域レベルの政策に影響を及ぼす」に焦点を当てた今後5年間の戦略に関して、全体会議ならびに産別部会の議論を通じ、I-T-Fの運動の方向性が確認された。

各産別部会では、大会テーマ文書に掲げる戦略的方向性ならびに向こう5年間(2019年から2023年)までの優先活動プログラムについて各々協議し、提案文書が原案通り採択された。日本I-T-F加盟組織からは、航空連合よりエミレーツ航空における解雇問題の訴え、全国港湾より自動化への対応方針に関する視点に立った「政策立案」への

積極的関与の重要性と各国レベルでのきめ細やかな対応の必要性等について発言され、議案が採択された。さらに、議題9「加盟費」に関し、交通運輸労働者を代表して、私鉄総連田野辺中央執行委員長から「日本加盟組織の縮小に伴う財政的窮状に拘わらず、国際労働運動の維持・発展に努力している。機構改革、財政支出の見直し等、組織的努力は評価するものの、4大会連続となる加盟費値上げに反対する」旨の発言が行われた。

また、全体会議においては、議題6「大会テーマと将来の戦略」に係わる組織方針にそった「グローバルならびに地域レベルの政策に影響を及ぼす」運動の方向性を示すため、住野交通労働協議長より「第4次産業革命による正・負の影響を明らかにし、働く者の視点に立った『政策立案』への



集会参加の国労組員

プレコンサートの後、14時から集会在開催された。主催者を代表して、戦争をさせない1000人委員会の福山真劫さんが、「闘う姿勢を作らなければ、安倍政治の暴走を止めることはできない。立憲野党と市民が連携して闘えば、安倍政権は必ず倒れる。国会前に結集したこの力を全国に拡大しよう」と訴えた。

## 安倍政権の改憲発議を阻止しよう

日本国憲法公布から72年目を迎えた11月3日に、安倍9条改憲NO!全国市民アクション、戦争させない・9条変えるな!総がかり行動実行委員会共催による「止めよう!改憲発議 この憲法で未来をつくる11・3国会前大行動」が開催され、国会正門前を中心に国会周辺に18000人の労働者・市民が結集した。

立憲野党からは、立憲民主党の有田芳生参議院議員、日本共産党の小池晃書記局長、

参議院選挙で立憲野党は3分の1以上の議席確保を 安保法制の廃止と立憲主義の回復を求める市民連合が、11月10日に渋谷駅八千前前で「改憲よりもあたりまえの政治を」求めて、街頭宣伝行動を取り組んだ。

立憲野党からは立憲民主党の長妻昭代表代行、日本共産



主催者挨拶を行う福山真劫さん

社民党の又市征治党首、国民民主党の小宮山泰子衆議院議員が挨拶し、各自が改憲阻止・安倍政権打倒のため、共に闘う決意を述べた。連帯挨拶では、憲法学者の清水雅彦教授(日本体育大

集会参加者も、「9条変えるな!憲法いかせ!」改憲発議を絶対止めよう!「安倍政権打倒!」と力強いシュプレキコールを国会周辺に響かせた。集会の最後に、解釈で憲法9条を壊すな!実行委員会の高田健さんが行動提起を行い、「安倍政権は来年の参議院選挙前までには国会で改憲発議を行おうとしている。私たちは全力を挙げて絶対に阻止しなればならない。安倍政権の下で苦しめられている人々は増えている、闘う課題は山積している。全力を挙げて安倍内閣を倒そう」と訴えた。

守り実現すること、国民の声を傾け、国民に嘘をつかないこと。このあたりまえの政治ができていない安倍政権は深刻だ。安倍政権のもとでの憲法改正発議を絶対に許してはならない。発議を阻止し、来年の参議院選挙では市民の後押しで立憲野党が3分の1以上の議席を確保し、安倍政権が憲法改正を行えない国会にしよう」と挨拶した。立憲野党からは立憲民主党の長妻昭代表代行、日本共産

お知らせ 「STOP! HENOKO 本土からの辺野古埋立て用の土砂搬出計画を止めよう」 請願署名 〇集約期限 2019年3月末 〇送付先 〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台3-2-11 連合会館内 フォーラム平和・人権・環境

今年8月に、国土交通省や総務省などの中央官庁が義務付けられた障害者の雇用割合を42年間にわたり水増しし、定められた目標を大幅に下回っていたとして、政府が調査を始めたことが複数の政府関係者が明らかにし分かった。障害者手帳を持たない対象外の職員を算入する手法が使われ、国の雇用実態は公表している人数を大幅に下回った。1976年に身体障害者の雇用が義務化された当初から恒常的に行われていたという。障害者雇用促進法は、企業や国・自治体など事業主に対し、一定割合(法定雇用率)以上の障害者を雇うよう義務付けている。厚生労働省は各産業界や民間企業に毎年6月1日時点の雇用数の報告を求めている。過去1年のうち雇用率が達成できない月があった企業からは、1人分につき原則5万円の納付金を徴収する一方、達成企業には補助金を支給している。障害者団体からは、「雇用政策を進める国が不正に手を染めていたのは深刻だ。働きたいのに雇ってもらえない障害者はたくさんいる。国は本気で障害者を雇う気がなかったのではないかと」と憤りの声が上がった。2015年3月の学習指導要領の一部改正により、これまで教科外活動(領域)であった小学校・中学校の「道徳」が「特別の教科道徳」とし教科へ格上げされた。移行措置を経て小学校では2018年度から完全実施されている。今の日本社会を見た時に、子供達に「道徳」を教えらるる大人がどれだけ居るのだろうか。(瀧)



# 国土交通省要請

## JR北海道・四国・貨物会社に対する国の抜本的な経営支援策の確立およびJR九州会社への経営支援策の継続 JR各社の安全対策と地域公共交通の維持・存続および 鉄道ネットワークの構築ならびに 自然災害等による鉄道復旧支援について

国労本部は11月2日、各エリア本部及び全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、①JR北海道・四国会社に対する持続可能な恒常的支援策の確立。②JR九州会社に対する支援策の継続とローカル線維持・存続に向けた財源確保。③JR貨物会社の経営基盤確立とダイヤ調整・線路使用料等の見直しならびに特例措置。④激甚災害等における鉄道復旧に対する公的助成と災害復旧事業費補助制度等の拡充。⑤大規模自然災害時における鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持。⑥老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備と設備・車両の維持・更新に対する税制支援策。⑦地域公共交通の確保・維持・改善に向けた鉄道事業法の見直しと法改正。⑧鉄道の安全・安定輸送確保に向けた検査体制の確立と事故防止に向けた設備改善と予算措置。⑨バリアフリー化の推進に伴うホームドアやエレベーター等の設置に対する財政負担。⑩大都市圏における鉄道ネットワークの構築に向けた事業の促進と補助制度の充実。⑪東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響による常磐線全線復旧工事にあたっての安全性確保。など11項目にわたる喫緊の諸課題についての要請を行った。



挨拶する吉川衆議院議員

国交省要請の紹介議員である吉川元衆議院議員(社会民主党)から、「地元の大分県白杵ではJR九州の大幅なダイヤ改正で交通弱者が困惑をされている話を何度も聞いています。無人化の話もあり、障がい者の方も大変不安を感じている状況にある。地元には白杵高校があるが、通学時間帯のダイヤが減便になり、満員電車が乗ったことのない子供たちが生まれて初めて満員電車に乗るような状況となり、気分が悪くなる生徒も出ています。毎年のように大きな災害

が起きている日田彦山線を今後どのようにしていくか、地元住民や自治体も不安に感じている。JR九州も完全民営化されているとはいえ、公共交通機関の要であり、中心を担うのはやはりJRだと思える。国鉄分割・民営化から31年を経過しているが、あの時に危惧されていたことが現実のものとならないようにしていかなくてはならない。今日は現場の声を聞いていただき、JRを中心とした公共交通政策が前進できるように国交省の皆さんにいろいろ知恵を借りたい」と述べられた。



挨拶する菊池委員長

経営に重くのしかかっている。昨年11月に国交省に対して鉄道軌道整備法による災害復旧に対する対応の条件や公的補助の拡充について支援の要請をし、一部の見直しが行われた。しかし、JR北海道やJR四国における災害復旧費用にかかる経営負担は看過できない状況がある。自然災害によって経営が圧迫されるような経営基盤であることもご理解いただきながら、引き続き、国からの支援の要請強化をお願いしたい。JR北海道に対して2年間の経営支援が示された。地元では6者協議も行なわれているが、維持困難区

域の問題とあわせて先が見えない状況が続いている。ぜひとも国交省がリーダーシップをとってこれまでのスキームの見直しも含めてJR北海道に対する中長期的な視点での支援策を講じていただきたい」と挨拶した。

国交省からは「JR北海道や災害の問題について要望をいただいた点について担当から回答させていたが、これをもとに実りある意見交換をした」と述べられ、続いて「国交省側から各要請事項に対する回答がされた後、各エリア本部と全国貨物協議会代表から、それぞれJR各社を取

り巻く経営状況や取り組みなどについて報告と要請を行なった。

最後に松川書記長が国労としての要望のポイントをまとめ、引き続き、国交省との忌憚りない意見交換を今後とも重ねていくことを確認しながら要請を終了した。

### 【要請項目ならびに国交省回答】

1. JR北海道及び四国会社は厳しい経営環境にある。7月27日にJR北海道に対して2年間で400億円超の財政支援を行なうことが決定したが、監督命令による経営改善には限りがあり、加えて国鉄清算事業団債務等処理法は20年度で期限切れを迎え、21年度以降の支援継続は法改正が必要となる。JR北海道・四国会社に対して、経営動向を踏まえながら、引き続き必要な法改正も含めて財政負担の軽減など持続可能な恒久的な支援策を講じていただくこと。  
(国交省)  
JR北海道と四国は人口減少やマイカー等の他の交通手段の発達により、路線によっては輸送人員が大きく減少して鉄道の特性が発揮しづらいう路線が増加している。国交省としてはこの間、経営安定基金による下支えの措置、積み増しの措置、設備投資に対する助成・無利子貸付などの支援策を講じてきた。  
JR北海道に対して監督命令という形で発出しながら、国の支援策として平成31・32年度の支援策を発表した。法律で2年間という支援の期限が定められているが、支援を継続するために法律の改正が迫ってくる。その間、国が支援を行なうことを北海道以外の国民にも理解いただく必要がある。JR北海道が来年度から地域の皆さんと一緒に
2. JR九州会社は今年3月、九州新幹線と在来線の計22路線で117本の減便を実施したが、人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、地方交通線では鉄道の特性を発揮することは困難な現状にあり、厳しい経営環境に置かれている。日田彦山線をはじめ被災線区の鉄道復旧など、地域住民の足を守るために、今後とも持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、関係者による協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行なうていただくこと。あわせて、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じていただくこと。  
(国交省)  
持続可能な地域公共交通ネットワーク構築については、地域の関係者が主体的に考えていただいていることが必要である。地域公共交通の維持にあたっては、関係者で十分議論を行なっていただき、さまざまな主体が連携して取り組んでいただくことが重要である。日田彦山線の復旧についても、まずはJR九州、沿線の地域の皆さんと、「日田彦山線復旧協議会」などの場を活用して十分に議論していただきたい。国交省としても持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みに対して必要な支援を行なうて、目に見える成果をあげていただきたい。
3. 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、適用範囲の拡充・強化していただくこと。併せて、整備新幹線建設に伴う並行在来線については、鉄道路線として維持し、貨物輸送の継続など鉄道輸送ネットワークを活かして、地域住民の生活や物流を確保していただくこと。とりわけ青函トンネルは、将来にわたって貨物列車の運行本数や列車ダイヤは保障されなければならない。そのためにも、第三セクターの安定した経営基盤の確立をはかるとともに、JR旅客会社とのダイヤ調整問題、JR貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした線路使用料の見直しと法的措置を確立していただくこと。  
(国交省)  
貨物鉄道は地球環境に優しいことに加え、物流の生産性向上をはかる上でも重要な役割を担っている。国交省では平成28年10月に施行された「改正物流総合効率化法」にもとづいた支援の取り組みや関連する予算・税制等の取り組みを通じて貨物鉄道へのモデルシフトを進めてまいりたい。国としてもJR貨物の経営自立、貨物鉄道が地域において求められる役割を果たすことができるよう努めてまい





要請書を国交省に手渡す菊池委員長 (右)

りたい。  
JR旅客とのダイヤ調整について基本的には線路容量の物理的制約の状況やその解決策を熟知している当事者間の自主的な調整に委ねることが適当であると考える。

線路使用料については国鉄分割・民営化の際にJR貨物とJR旅客の6社との間で協定が締結されている。線路使用料の取り扱いについては、経緯を十分踏まえた上で検討することが必要である。

4. 近年、台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道施設に甚大な被害が発生している。鉄道軌道整備法の一部改正されたが、激甚災害が鉄道事業者の経営判断を超えた路線存否の問題にも繋がりがかねないことから、復旧についてJR及び関係自治体の協議に委ねるだけでなく、災害復旧事業費補助制度の適用要件の見直し、補助率

の拡充、被災施設の効用を維持するための機能強化を適用対象にするようご検討いただくこと。

(国交省)  
平成30年度当初から予算を9億1千万円に大幅に増額して災害の対応に備えている。鉄道軌道整備法においても一定の要件を満たせば黒字の鉄道事業者の赤字路線についても助成の対象とする措置を行なっている。こうした制度を活用しながら予算も確保し、しっかりと対処してまいりたい。

5. 大規模自然災害発生時ににおける生活物資輸送などの円滑な流通に向けて、多様な輸送モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進、さらに被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを講じていただくこと。

(国交省)  
想定される大規模災害において、災害に強い輸送システムの構築が重要であると考えられる。国交省としては首都直下地震や南海トラフ地震の対応を想定して、「多様な輸送手段の活用による支援物資輸送に関する協議会」を開催してきた。本協議会において、連携体制を構築したところであり、引き続き各地域でも連携体制の維持・強化をはかることとしている。今年度については、円滑な支援物資輸送を実現するための体制の構築をはかることとしている。

6. 被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保について、災害発生時の物資輸送など円滑な貨物輸送のためには鉄道貨物輸送は大変重要であると考えている。

平成30年7月豪雨についてJR山陽線が長期にわたり不通区間が発生した。これに伴い、貨物列車も運休をしたところである。国交省としても物流輸送の確保のため、迂回輸送に関する申請手続き、行政手続きについても即日対応

9. ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、「1日あたりの利用者が10万人以上の駅」について原則ホームドアを設置するとされているが、設置基準数について見直し、設置促進を図るとともに事業者負担を軽減する税制減免措置等の財政支援措置を拡充していただくこと。バリアフリー施設の整備は高額の保守費用がかかることから、その維持管理費用、設備更新費用を含めて補助対象としていただくこと。費用負担について、地方自治体の負担が3分の1を下回る時は、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当していただくこと。

(国交省)  
ホームドア・可動式ホーム

柵の整備は、平成28年に「駅・ホームにおける安全性向上のための検討会」を設けて12月に中間取りまとめをしたが、そのなかで引き続き1日あたりの利用者数が10万人以上の駅を優先的に整備する方針を決めている。10万人未満の駅についても、駅の状態を勘案したうえで10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合には整備することを決めている。

10. 大都市圏における旅客輸送の鉄道ネットワークは、質の面における課題が構造的に混在している。鉄道駅総合改善事業に係る財政措置の拡充と補助制度の充実とともに、都市鉄道利便増進事業の促進および拡充をなお一層推進していただくこと。また、2020年7月に東京オリンピックの駅を原則すべてバリアフリー



国交省の回答を整理する松川書記長

7. 2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続物もあるが、このような構造物を計画的に維持・管理していくことが大事である。国交省としては事業主には日常維持・管理・定期検査をしつかりやっつけてもらうことを基本的に鉄道施設の改良等にあたって一定の支援を行なっている。

(国交省)  
耐用年数を超えている構造物もあ

8. 新幹線の安全性を確保するためにも、JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行なうこと。在来線も含めて事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関する補助制度を充実および新設していただくこと。「踏切道改良促進法」の一部改正法が施行されたが、踏切の維持・管理には多大なコストがかかるため、事業者のみの負担では対策は困難となっており、法改正に合せて、さらなる予算措置

きについては「事業者の届け出制」となっているが、鉄道事業者単独での路線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあることはいうまでもなく、鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とするよう再検討いただくこと。「地域公共交通確保維持改善事業」について、幅広い施策を含めた補助制度として拡充を図っていただくこと。

(国交省)  
過去の廃止事例においては関係者間において議論が尽くされた後に廃止の届け出が提出される状況である。地域の鉄道の維持に関する問題については、「地域公共交通活性化再生法」の枠組みなども活用しながら十分議論をはかることが重要である。国交省としても公共交通のあり方については、地域における関係者間で十分

議論がなされるよう必要なアドバイスをしていきたい。

(国交省)  
「地域公共交通確保維持改善事業」については、地域鉄道の安全性の向上に必要な施設や設備などの更新、バリアフリー化された街づくりなど利用環境の改善に対しても支援が可能な制度となっている。

8. 新幹線の安全性を確保するためにも、JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行なうこと。在来線も含めて事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関する補助制度を充実および新設していただくこと。「踏切道改良促進法」の一部改正法が施行されたが、踏切の維持・管理には多大なコストがかかるため、事業者のみの負担では対策は困難となっており、法改正に合せて、さらなる予算措置

では、競技関係者の移動に伴う鉄道・道路などの朝夕の混雑緩和対策を国・都・鉄道事業者が連携して行なうよう指導していただくこと。

(国交省)  
「鉄道駅総合改善事業」については、平成29年度から制度改正をして補助対象事業者を直接、鉄道事業者としたことや補助率がバラバラだったものを3分の1に統一したなど制度の充実をはかってきたところである。平成30年度予算

11. 東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響で一部不通となっていたJR常磐線は2019年度末までに全線

現在一部不通となっているJR常磐線は平成31年度末までに運転の再開を予定している。運転の再開にあわせてJR常磐線の線路そのもの、双葉駅、大野駅、富岡駅の周辺の一部の避難指示解除をめざすこととされている。国交省としては、関係省庁と緊密に連携してJR常磐線の一部も早い復旧・全線開通の実現をめざして取り組んでまいりたい。



【2018年度年末手当の回答状況】

2018年11月30日 国鉄労働組合

会社名	本年度実績	前年度実績	支払日	前年比	回答日	特記事項
北海道	2.025ヵ月	2.025ヵ月	12月14日	同月数	11月30日	
東日本	3.18ヵ月	3.18ヵ月	12月4日	同月数	11月14日	
東海	3.00ヵ月	3.00ヵ月	12月10日	同月数	11月8日	
西日本	2.74ヵ月	2.72ヵ月	12月10日	0.02ヵ月増	3月14日	年間臨給5.66ヵ月
四国	2.23ヵ月	2.29ヵ月	12月7日	0.06ヵ月減	11月21日	ライフプラン支援金0.4ヵ月分含む
九州	2.53ヵ月	2.53ヵ月	12月10日	同月数	11月22日	
貨物	1.70ヵ月	1.60ヵ月 プラス0.04ヵ月	12月7日	0.06ヵ月増	11月16日	
ソフトバンク	3.00ヵ月	3.00ヵ月	12月14日	同月数	11月27日	

2018年度 年末手当

旅客3島・貨物は低額回答

国労は2018年度年末手当について、年間臨給で確定しているJR西日本を除く5旅客会社と貨物、ソフトバンクに対し、国労統一要求3・5ヵ月の要求を10月19日に申し入れ、団体交渉を積み重ねてきた。11月8日のJR東海の回答を皮切りに、11月30日のJR北海道の回答で全社が出揃った。

JR北海道では、9月の台風21号、更には北海道胆振東部地震による自然災害の被害復旧費用を含めた減収見込みが23億円と発表され、極めて厳しい現状にある中で、前年度実績と同額の2・025ヵ月の回答であった。

JR東日本は、連結・単体ともに7期連続の増収、過去最高となり、JR東海は、会社業績が昨年同期を上回った。

JR東日本が3・18ヵ月、JR東海が3・0ヵ月と前年度実績と同額の回答となった。

JR四国は、前年度実績を0・06ヵ月減となる2・23ヵ月の回答があり、JR九州では、前年比42億円増の2期連続の増益で過去最高を計上し、経常利益も6期連続の増益で過去最高をあげたものと続いている。

本部は回答後、貨物会社の低額回答に対し、闘争指示第27号を発して、本社・支社に対する抗議行動を11月22日まで実施した。こうした中、中央執行委員会は、年末手当満額獲得に向けた全国からの奮闘を呼び掛けている。

、前年度実績と同額の2・53ヵ月の回答であった。

JR貨物は「基準内賃金の1・6ヵ月、プラス、災害対応に伴うこれまでの社員の労苦に報いるとともに、下期における一層の奮起に期待して、0・1ヵ月分を併せて支給する」との回答であった。しかし、旅客会社との格差は歴然と続いている。

全国連絡会第19回交流会・総会 全国的な交流の場を継続し 営業職場の改善を勝ち取ろう

営業分科会全国連絡会第19回交流会・総会が10月22、23の両日にわたり東京都南部労政会館で開催された。

全国の駅職場から40名が参加、各エリアから青年の代表も参加し、活発な経験交流と意見交換を行った。

全国的に駅職場の抱える問題として、業務委託化・無人化・遠隔システム導入拡大が進む中で、公共交通機関としての駅の果たす役割や労働者

明し、11月22日を以って、2018年度年末手当について妥結すると本部見解を、闘争指示第28号で出した。

尚、JR各社の回答は、国労統一要求3・5ヵ月からかけ離れた回答であったが12月3日をもって、2018年度年末手当については、各社とも会社回答での妥結を図った。



営業分科会第19回交流会・総会参加者

では介助業務の子会社化と出向先での組合活動など。西日本では遠隔MV導入に伴う「みどりの窓口」廃止拡大、西日本豪雨災害の実態、四国からは自然災害を通じて鉄道の重要性が再認識されたこと。九州では利用者不在の無人

第50回食とみどり、水を守る全国集会在群馬

第50回食とみどり、水を守る全国集会在群馬が11月30日

となどであった。いずれも国労組合員が各職場で問題意識を持つて行動し、大なり小なり声をあげていた。

中央委員会終了後、たぐに新任委員長体制を確立し、女性部の先頭に立つて闘うことを確認した。

〈新女性部体制〉  
女性部長(総括・財政) 谷澤 由紀恵(近畿)  
副女性部長(総務・教宣) 加藤 照代(東京)  
中央常任委員(業務・調査) 佐藤 房枝(北海道)  
中央常任委員(教宣・調査) 市岡 ひとみ(名古屋)  
中央常任委員(組織・教宣) 矢野 里美(四国)

国労女性部 第4回中央委員会 職場で声出し行動し 女性社員の拡大につなげよう

国労女性部は、2018年10月20、21日に、東京・アワーズイン阪急の会議室において第4回女性部中央委員会を開催した。

中央委員会では、女性部組織の強化拡大、健康で人間らしく働き続けられる労働条件の確立、国民春闘勝利などの2018年度活動方針を決定するとともに、新役員を選出した。

中央執行部の宮崎組織部長が出席し、「国労を巡る情勢と闘い」について報告が行われた。中央委員から本部に対して、「再雇用者の組合費改定」に関する質問が行われた。

方針討議では、中央委員や傍聴を含む参加者全員から発言があった。発言内容は、再雇用の低賃金で過酷な労働実態と改善要求、慢性的な人員



第4回女性部中央委員会参加者

不足に対して他部署からの助勤で補っている現状、親の介護と並行して働き続けることの大変さ、新規採用者の組合加入の問題、職場でメンタルヘルス不調者が増えていること

最後に、今後も全国的な交流の場として運動を継続してゆくことを確認し合った。参加した青年労働者からは「良い勉強になりました。また参加させて頂きます」との感想が聞かれた。

【新役員体制】  
会長 廣瀬 進  
事務局長 豊納 松雄  
北海道 本間 康展  
東海 芝田 純一  
西日本 小畑 義博  
四国 大江 康昭  
九州 島田 徹  
会計監査 竹井 陽一  
佐藤 新

12月1日に群馬県高崎市の「エテルナ高崎」などを会場に開催され、全都道府県から530人が参加した。

全国集会は、食の安全や農林業政策、森林や水を中心とする環境問題などについて、情勢や課題を話し合うために各県持ち回りで開かれているもので、今年は、1968年の開催から50回目の節目の集会成为った。

初日の全体集会で、柴山好憲集會実行委員長(全農林労組委員長)が、「規制改革推進会議主導の農業改革法案や水道事業の民営化推進、巨大な自由貿易協定など、農・林・水は、今までに経験したことのないような厳しい立場にある。しかし、食、みどり、水の命の安全保障に関わる重要な課題だ。その大切さを全体で共有化するため議論を深めよう」と訴えた。

家族の幸せを災害から守る 火災共済 ⊕ オプション保障(個人賠償保障)

日常の賠償事故は、誰にでも起こりうることです。

飼犬が他人を噛んだ、マンションの階下へ水が漏れた、店の陳列品を落とした、ベランダの植木鉢が落ちて人に当たった... 日々の生活の中に、起こりうる事故はたくさんあります。さまざまな賠償事故に備えるのが「個人賠償保障」です。



オプション保障(個人賠償責任保険)は、共済火災海上保険株式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。

交運共済 ニューズ