



港区新橋 5-15-5
 国鉄労働組合中央本部
 ☎03-5403-1640
 発行人 松川 聡
 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)

お知らせ

国労第190回 拡大中央委員会
 ◎と き 1月25日(土) 10時00分
 ◎と ころ 新橋交通ビル B1F会議室



中央執行委員長 松川 聡

組合員並びに、ご家族の皆さま、新年あけましておめでとうございます。皆さま健康やかに新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。年頭にあたり、新年のご挨拶を申し上げます。

昨年も自然災害が多発し、九州地方や関東地方を中心に甚大な被害となりました。一連の災害で被災した皆さまには、お悔やみとお見舞いを申し上げます。

8月に佐賀県を中心とする九州北部で記録的な大雨となり、9月には台風15号が最強クラスの勢力で上陸し、千葉県を中心に大きな被害をもたらしました。そして、10月に上陸した台風19号は、関東から東北を縦断し激甚災害、特定非常災害に指定されました。一連の台風により家屋の被害や床上浸水被害にあった組合員も多数に及びました。一方JR関連施設では、土砂・倒木の流入や河川の氾濫により橋脚が流出するなどし、吾妻線、水郡線などは復旧までに1年以上が見込まれるなど、運転再開のめどが立っていません。本部は、一連の自然災害に対

して緊急カンパの取り組みを提起し、被災した組合員を中心に義援金を届けることにしています。また、11月5日に行った国交省要請行動においても、鉄道関連施設の一日も早い復旧を求めたところとあります。あわせて、毎年のように起こる自然災害に対し、事前の備えとして交通共済の地震風水害共済への積極的な加入・増いのご検討をお願いします。

さて2020年を迎え、全国大会から半年が経過したことを踏まえ、いくつかの課題について触れたいと思います。一点目は、5年ビジョンの中心の課題である、組織・強化拡大についてです。国労組織の現状は、退職者が

国労運動の着実な前進という成果を得てきました。次世代への運動継承と次世代のさらなる拡大が今年の大きな課題です。JR東日本においては、2018年にJR東労組が瓦解し会社社発足以来の大きな労政の転換期を迎えています。現在は、社員7割が未加入といわれ、会社は社友会をベースに社員管理をおこなっています。日本の大動脈と首都を抱えるJR東日本において、労働組合のチェック機能なしに事業展開されることは危険極まりないといえます。JR東労組瓦解後の組織拡大については、一定の成果を確認していますが、これまでの運動の総括を組織全体で行い、さらに取り組みを全国へ広げなければい

ます。復興のシンボルとして電車を走らせることは、復興の一助となるでしょう。しかし、原発沿線の常磐線関連施設も除染が進められたとはいえ、駅周辺の帰還困難区域は国の基準値を超える放射線量となっており、電車が走るとなれば、お客さまやそこで働く人たちの健康対策を慎重に検討する必要があります。健康被害のない安全運行が運動再開の大前提であることは当然です。

15年にはパリ協定が締結され、世界的な努力目標などが設定されてきました。しかし、なかなか効果が上がらないばかりか、自国第一主義を貫く米トランプ政権がパリ協定から離脱するなど、経済優先から切り替えることができません。国連気候行動サミットにおいて16歳のグレタさんが怒りを持って訴えました。次世代からの警告にも耳を傾けない姿勢です。自国第一主義の流れは世界に広がり、右翼政権や極右の台頭にもつながっており、警戒が必要です。日本において安倍政権は、憲政史上最長通算在職日数を更新しましたが、長期政権のほころびが一気に噴出しています。菅原経済産業大臣、河井法務大臣

機関が一体となった組織拡大の前進 労働者が安心して生き働き続けられる 「働き方改革」を実現させよう

加入者を上回る大変厳しい状況で、特に今後5年間は国鉄世代が退職期を迎えるため、組織拡大は必須の課題です。労働組合は、「数は力」と言われるとおり、素晴らしい方針を掲げていても実践する役員・組合員がいないと力にはなりません。したがって組織強化・拡大に全力をあげ、最重要課題として取り組んできたのです。この間私たちは、国労運動を継承し発展させる立場で、組織拡大運動を展開し、一定の成果を掴んできました。2012年の闘争指令第一号以来の拡大は、組織に勇気と自信を与え、展望を示すものとなりました。さらに、拡大に至らなくても、拡大運動を取り組む中で、組織の活性化と

けません。2020年もさらなる運動の前進に向け、全力をあげましょう。二点目は、JRの安全・安定輸送の確立についてです。冒頭でも触れたとおり、ここ数年は、「50年に一度、100年に一度」という言葉が頻りに使われるほど、自然災害が多発しています。昨年の西日本豪雨により、不通になっていた芸備線は、約1年3カ月ぶりに全線復旧しましたが、今年も台風により不通区間が発生し、住民生活に多大な影響が出ています。また、東日本大震災と福島第一原発事故の影響で富岡、浪江間が不通になっているJR常磐線は、2019年度末までに全線運転再開する計画となってい

ます。復興のシンボルとして電車を走らせることは、復興の一助となるでしょう。しかし、原発沿線の常磐線関連施設も除染が進められたとはいえ、駅周辺の帰還困難区域は国の基準値を超える放射線量となっており、電車が走るとなれば、お客さまやそこで働く人たちの健康対策を慎重に検討する必要があります。健康被害のない安全運行が運動再開の大前提であることは当然です。

JR各社は、国鉄世代が退職期を迎え急激な世代交代が進んでいます。技術継承が大きな課題となっています。さらにはこの職場でも要員不足となっており、不足分を効率化・合理化で補う手法をとっているため、職場は要

の2閣僚が政治と力ネの問題で相次いで辞任し、「桜を見る会」問題では、政府説明が二転三転したばかりか、権力の私物化が明らかになりました。さらに、萩生田文科相は、教育の平等を推進しなければならぬ立場を放棄し、「自分の身の丈に合わせて頑張ってもらえれば」と発言した姿勢は、安倍政治の本質を現わしたのと言えます。安倍政権は臨時国会閉幕後、閣議決定で防衛省設置法に基づき「調査・研究を根拠に自衛隊を中東地域への派遣を画策し、安保法制により「戦争」のできる国への準備をおこなう、いよいよ憲法が禁じた集団的自衛権行使に動き出したとみるべきです。この行き着く先には、改憲策

動があることは、だれの目にも明らかです。改憲を許さない運動の展開に向けた連帯が今以上に求められています。安倍首相は、「任命責任を痛感」「責任は総理大臣である私」などというばかりで、国会における説明責任を果たさず、野党の求める予算委員会開催も拒否しました。このような動きは、「沖繩に寄り添う」と言いながら、県民投票における民意を無視して工事を強行する政治姿勢と軌を一にしています。私たちは安倍政権が招いた、政治の劣化や民主主義の破壊をこれ以上許すわけにはいきません。最後に2020年春闘に触れておきます。日本経済が不安定さを増す中で一握りの大企業が莫大な利益を上げる一方で、労働者の実質賃金は低下し、個人消費は伸びず、地域産業や中小企業、農林水産業が疲弊してきました。春闘においては、労働者の苦しい実態を改善させるための取り組みとならなければいけません。国労はJR各社と多様なグループ会社で働く組合員で構成されています。春闘においては、置かれた状況の違いはありながらも、組合員の生活の向上や労働条件改善などの負託に応えた闘いが求められています。国労全機関が一丸となる要求を掲げて、闘いたいと思います。結びになりますが、JRの安全・安定輸送とJRグループの安全、労働者が安心して生き働き続けることのできる本意の意味での「働き方改革」、そして国労各機関が一体となって組織拡大の前進を勝ち取る決意を互いが誓い合うとともに、組合員と家族の健康とご多幸を祈念申し上げて新年のご挨拶といたします。

11・5国土交通省要請行動

各エリア本部および全国貨物協議会 代表の発言と国交省追加回答(要旨)

国交省側からの各項目にわたる回答を受け、各エリア本部執行委員長および全国貨物協議会議長から、JR各社を取り巻く経営状況や国交省としての意見、要望について報告や要請を行い、国交省から追加回答が出された。



【国労北海道本部・伊藤正則執行委員長】

JR北海道は毎年3000人弱の採用があるが、2018年度は若手社員の退職が140名を超えた。若手社員の退職が100名を超えるのは3年連続である。人材確保が困難な状況がこのまま続くと将来の安全輸送体制にも大きく影響してくる。人材確保も含め、安定した経営を構築するには恒久的な支援策が必要である。

今年度末にJR常磐線を全線開通する準備が進められているが、帰還困難区域となっているエリアを列車が通過する状況もあり、そうした場所でも何らかの理由で緊急停止した際にどのような対策をするのか等々も想定していただきたい。

【国交省】

今回の台風19号被災に関してJR東日本から鉄道軌道整備法に基づく申請等は行なわれていない。橋脚が流された水川管理者である茨城県と連携して復旧にあたっての施工条件の調整を行なっている。斜面が崩壊した吾妻線については群馬県による斜面の安定化工事と連携して行なう検討が進められている。

JR東日本でもダイヤの準備が進められているが、今度さえ、10分遅延事故が生じればホームに人があふれるという状況にある中で、リスク管



【国労東日本本部・大沼元執行委員長】

鉄道軌道整備法に基づき、今回の台風19号被害でJR東日本に関わる路線で要請があったのか。東京オリンピックにあわせてJR東日本でもダイヤの準備が進められているが、今度さえ、10分遅延事故が生じればホームに人があふれるという状況にある中で、リスク管

設等の除染を含めて対応していると聞いている。



【国労東海本部・上野力執行委員長】

JR東海としてリニア中央新幹線の問題がある。静岡県大井川の水問題は、静岡県知事を

はじめ、流域の市町、また大井川の利水関係協議会が「トンネルの湧水の全量を水系に戻してほしい」ということで交渉を行ない、JR東海との間で平行線を通っている。

労働組合としては当然、この問題は会社とも交渉を行なっていくし、沿線住民・自治体ときちんと意見交換しながら要望に添えていくべきだと主張しているが、国交省として今後どのような関与をしていくのか。

先日子リア実験線で車両の火災があった。現在、JR東海



【国労四国本部・立花浩二執行委員長】

JR四国は「自助努力だけでは路線の維持は今後困難である」と述べているし、自治体も「自治体だけの協力だけでは四国の鉄道を維持していくのは厳しく、まずは国が責任をもつてやってほしい」との意見も出されている。構造矛盾の解消については国が責任をもつてやっていただけたらというお願いしている。

JR四国発足当時、社員は4400名程度だったが、いまは約半分の2000名程度になっている。ワンマン化、駅の無人化、契約社員化、業務委託、さらには外注など様々な効率化施策が進められてきた結果、J

R四国の駅には殆ど駅員が居ない。街の玄関口、顔であった駅が荒んでいくのは利用者へのサービス低下のみならず、駅周辺の治安の悪化や更なる過疎化に繋がっていくのではないかと危惧する。労働組合としてこれ以上の効率化は安全を確保する上で限界にきているものと考えている。

四国でも昨年の西日本豪雨により、非常に大きな被害を受け、それに伴う収入の減収や復旧費用が会社の経営に大きく影響している。鉄道軌道整備法が一部改正されたが、それでも会社への負担は非常に大きく、安定的な経営基盤の確立と地域住民の足である地方ローカル線維持・活性化に向け、今後も持続可能な恒久的な支援をお願いしたい。

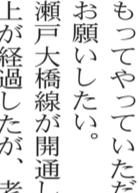
瀬戸大橋線が開通して30年以上が経過したが、老朽化が進んでいる。橋の修繕は多額の費用がかかり、会社の経営を圧迫する。負担を軽減する支援策についてお願いしている。

JR四国発足当時、社員は4400名程度だったが、いまは約半分の2000名程度になっている。ワンマン化、駅の無人化、契約社員化、業務委託、さらには外注など様々な効率化施策が進められてきた結果、J

は調査中であるということだが、国交省はどのように関与をしているのか。

死亡する事故があったが、同じ踏切で2017年9月にもミニバイクの男性がはねられて亡くなっている。地元国労岡山地本も参画する「JR福塩線を良くする会」が2014年から第1種化を求めてJR西日本に申し入れてきた。2件の事故が発生して2019年2月に1種化が行なわれた。踏切での痛ましい死傷事故を撲滅するために第4種踏切の改良や設備改善に向け支援・ご尽力を要請する。

大阪の学園都市線に鳴野駅がある。かなりの曲線ホームで列車とホームのすき間が広いところで20cm以上空いている。この駅では2015年11月にホーム係員の終日配置を廃止して、ラッシュの時間のみの配置となった。車掌がモニター画面で安全確認を行なうようになったが、その後も隙間転落の事象は依然として発生している。平成28年度に全国で隙間転落の事象は829件起こっているが、鳴野駅では11件発生している。国労大阪地区本部で取り組んだ「ホーム要員の終日配置を求める署名」には地元の方から9188筆の署名を集まっている。



【国労九州本部・千々岩隆執行委員長】

平成29年7月の九州北部豪雨で被災したJR日田彦山線について地域住民は鉄道での

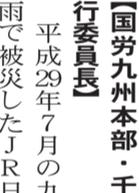
復旧を願っているが、JR九州は3つの案を示している。路線維持には年間1億6千万円の支援が必要だとし、鉄道での復旧に消極的で、BRTやバス転換を推進する案も示している。一方、沿線自治体である東峰村で復旧方法をめぐって取り組んだアンケートでは約95%の住民が鉄道での復旧を望んでいる。国交省としての地域住民の意向を踏まえた助言や指導をお願いしたい。

10月8日付の西日本新聞においてJR九州が今年度中にも自動運転技術の導入を実用化した旨の報道がされた。自動運転の実用化は十分な環境整備ができてから行なうべきで、ホームドアがない路線での自動運転は全国でも前例がない。運転士でない係員が乗り込むとしているが、異常時の対応がスムーズにできるのか、安全を軽視しているのではないかと目を疑うばかりである。国交省としても安全を確保する観点から慎重に取り扱ってほしい。

日田彦山線は大分県や沿線

自治体とJR九州との間で復旧会議が行なわれているが、今年度の第4回会議でJR九州の方から案が示され、10月まで各市町村との協議が行なわれている。JR九州に対しては丁寧な説明・議論を行なうよう求めたい。

自治体とJR九州との間で復旧会議が行なわれているが、今年度の第4回会議でJR九州の方から案が示され、10月まで各市町村との協議が行なわれている。JR九州に対しては丁寧な説明・議論を行なうよう求めたい。



【国労全国貨物協議会・星野高志議長】

台風19号によって貨物の使用ルートである武蔵野線、中央本線、東北本線が寸断された。昨年の西日本豪雨災害のように3ヶ月間といった期間を要せずに10月29日には全線で貨物輸送が再開するという運びとなった。

内陸に向けた石油輸送では、山手貨物を通るルートを含め様々なルートを確保し、さらに中部圏からの増送という形で内陸部の石油輸送を担ってきた。危機管理の面で迂回ルートの確保、迂回輸送の重要性についてあらためて国交省の中で検討をお願いした

列車とホームのすき間が広いところで20cm以上空いている。この駅では2015年11月にホーム係員の終日配置を廃止して、ラッシュの時間のみの配置となった。車掌がモニター画面で安全確認を行なうようになったが、その後も隙間転落の事象は依然として発生している。平成28年度に全国で隙間転落の事象は829件起こっているが、鳴野駅では11件発生している。国労大阪地区本部で取り組んだ「ホーム要員の終日配置を求める署名」には地元の方から9188筆の署名を集まっている。

2016年12月2日に衆議院国土交通委員会において鳴野駅の件で取り上げていた。当時の石井国交大臣は「ホームにおける旅客の安全確保は全ての旅客にとって大変重要な課題と認識している。鉄道事業者のみならずが判断することではあるが、必要に応じてホーム係員等の配置を見直すという対応が重要と答弁されている。この大臣答弁を踏まえ、JR西日本が安全対策を講じるようあらためて国交省としての指導をお願いしたい。

財政措置について検討をお願いしたい。

貨物列車をはじめ新幹線と共用走行されるが、青函トンネルというインフラのなかでの走行において安全対策が重要だが、北海道からの物流の流れは極めて大きなものもある。安全を最大限の優先事項としながらも、共用走行について慎重な検討をお願いしたい。

【国交省】

昨年の西日本豪雨で1000日間という不通期間が生じた。その経験を踏まえて今回の台風19号でも石油輸送の迂回輸送を行なった。災害時の迂回輸送や代替輸送など随時見直しをしながら役立てていきたい。

線路使用料は経営安定基金にかわるものとして位置づけられているのだが、ご意見については受け止めさせていただきます。

青函トンネルの共用走行について多岐にわたる問題もあるため、関係者間で慎重に議論を進め、考えていかなくてはならないと認識している。

【2019年度年末手当の回答状況】

2019年12月2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13日	同月数	11月29日	
東日本	3.18ヵ月	3.18ヵ月	12月4日	同月数	11月13日	
東海	3.00ヵ月	3.00ヵ月	12月10日	同月数	11月6日	
西日本	2.74ヵ月	2.74ヵ月	12月10日	同月数	3月13日	年間臨給5.48ヵ月
四国	1.89ヵ月	1.83ヵ月	12月6日	0.06ヵ月増	11月22日	ライフプラン支援金 含め2.29ヵ月
九州	2.51ヵ月	2.53ヵ月	12月10日	0.02ヵ月減	11月22日	
貨物	1.81ヵ月	1.70ヵ月	12月6日	0.11ヵ月増	11月14日	
ソフトバンク	3.00ヵ月	3.00ヵ月	12月13日	同月数	11月13日	

JR北海道では昨年の台風21号、さらには北海道胆振東部地震からの回復などにより20億円の増収とはなっているものの、営業利益では149億円の赤字となり、極めて厳しい現状にあるとの説明を受けた。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。

国労は2019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、基準内賞金の3・5ヵ月分を基本とする要求を10月18日に申し入れ、団体交渉を積み重ねてきた。11月6日のJR東海の回答を皮切りに、11月29日のJR北海道の回答で全社が出揃った。

旅客3島・貨物は低額回答

2019年末手当全社で妥結

協会の森田裕二さんの開会挨拶、司会で進行された。共同代表の平賀雄次郎さん(民間中小労組懇談会)が主催者を代表して挨拶した後、中岡基明事務局長が議案提案を

20けんりの春闘全国実行委員会主催の「20けんりの春闘発足総会・学習集会」が、11月29日に東京都文京区・水道会館にて開催され、メインスローガンに「労働を！生活を！そして社会を変えていく20春闘を！」「8時間働けば生活できる賞金を！」「8時間働けば暮らせる社会を！」を掲げ、20春闘が本格的にスタートした。

20けんり春闘発足総会・学習集会 8時間働けば暮らせる社会の実現を

JR四国は、前年度実績を0・06ヵ月増となる1・89ヵ月(ライフプラン支援金を含め2・29ヵ月)の回答があり、JR九州では、2019年度第2四半期決算で過去最高の収入を計上したものの、前年度実績を0・02ヵ月減の2・51ヵ月の回答であった。

JR東海は、連続・単体とも8期連続の増収、かつ過去最高となり、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貨物は「基準内賞金の1・60箇月分とする。なお、災害対応に伴うこれまでの社員の皆さんの労苦に報いることにも、下半期における一層の奮起を期待して、0・21箇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。本部は回答後、貨物会社の低額回答に対し、闘争指示第25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、創意工夫した取り組みに感謝しつつ、「最大の要求闘争である組織強化・拡大へと新

「20けんり春闘の要求案として、どこでも誰でも月額25万円以上、時給1500円以上の最低賃金を要求の柱に、高プロ・裁量労働制の導入反対、ハラスメントの撲滅、

非正規労働者の処遇改善、公務員サービスを労働者・市民の手に取り戻す。外国人労働者の処遇改善、社会保障切り捨て反対、労働法制改悪反対を闘うと共に、社会的課題である安倍9条改憲阻止、戦争法廃止・共謀罪法廃止、辺野古新基地建設阻止、原発再稼働反対の闘いを20春闘と結合させて闘う。その為に、職場討議、職場集会を柱に団結と連帯の強化をはかり、全ての職場でスト権を確立し、スト

はるかに越える学習会となった。委員会は野々口議長の挨拶で始まり、国労本部からは佐々木副委員長が出席し、「国労は2012年度以降、組織強化・拡大運動を最重要課題とした闘争指令を発して運動を取り組んだ結果、多くの仲間を迎え入れることができた。引き続き、全組合員の奮闘をお願したい」との要請のほか、JRバス各社での安全

たな仲間の結集に繋げていくことが重要である」ことを表明し、11月22日をもって「2019年度年末手当について妥結する」との本部見解を闘争指示第28号で発した。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2日をもって、2019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。

問題、改善基準告示の改正など、国交省要請行動などを中心に報告、問題提起を受けた。経過報告、活動方針案を兜森事務局長が提案し、議論に入った。

各地方からは、人手不足が深刻化している現状や休日出勤の多さ、拡大解釈した会社のドライブレコーダーの行き過ぎた乗務員指導の実態など報告された。現改善基準告示では、休憩時間はやむをえない場合を理由に最低8時間とされているが、在宅休養時間がより取れるような休養期間延長など人として当たり前の生活が送れる取組みを強化す

第32回自動車協議会定期委員会 組織拡大を最大目標で取り組む

国労全国自動車協議会は11月19日、20日、1日目を東京大井町の品川区立総合区民会館「ぎゅりあん」、2日目は新橋生涯学習センターで、第32回定期委員会を開催し、向こう一年間の活動方針を採択した。

その後、特別報告として全日建運輸連帯労組より、全日建関西生コン支部への不当な組織破壊攻撃の経過と闘いの報告が行われた。

最後は共同代表の宇佐見雄三さん(全造船関東地協労組)の閉会挨拶・団結ファンパ口ウで発足総会・学習集会を終えた。

一般東京南部の中島由美子さんの司会で進行され、SDGs市民社会ネットワーク政策担当顧問の稲葉雅紀さんを講師に招き、「SDGsこれからの労働運動のヒント」と題した講演が行われた。

組織問題では、バス関東・東北における会社と東労組の対立が決定的となり、バス関東での管理職の東労組組合員への組合脱退強要の実態が報告された。

最後に、国労自動車統一要求を今一度取り組み、安全な輸送と労働条件の向上の幅広い運動を基礎に、組織拡大を最大の目標に取り組むことで集約を行い、方針案を原案通り採択し日程を終えた。

【新役員体制】
議長 野々口善之(西日本)
副議長 佐藤 功(北海道)
副議長 丸山 淳一(関東)
事務局長 兜森 秀昭(東北)



方針提案する中岡事務局長



第32回自動車協議会定期委員会

る必要があり、会社の体質の改善が必要であるとの意見が出された。

組織問題では、バス関東・東北における会社と東労組の対立が決定的となり、バス関東での管理職の東労組組合員への組合脱退強要の実態が報告された。

賀正



国鉄労働組合 本部役員一同