

2019年度経過の承認について

2019年度の執行経過については、「大会方針案」並びに「国鉄労働組合の歩み(以下、あゆみ)」に記載したので参照を頂き、以下の補足報告を踏まえ、国労規約第24条に基づき、第89回定期全国大会において全代議員より承認を求める。

私たちは、JR及び関連会社に働く仲間の労働条件向上や処遇改善、安全・安定輸送の確立、さらには、JR三島・貨物会社と地方交通線の維持・活性化など「持続可能な総合交通政策の実現」。2020年春闘勝利、職場の労働条件改善、憲法改悪を許さない闘い、沖縄・辺野古新基地建設と原発再稼働阻止、労働法制改悪反対の様々な闘いを精力的に取り組んできた。

また、喫緊かつ最重要課題である組織の強化・拡大に向けた真剣な議論と奮闘が、闘争指令に基づき全国統一行動として継続されている。同時に車の両輪としてJR職場の労働条件の改善や、安全輸送の確立、労働者が安心して働ける職場環境の確立にむけ奮闘している。

あらためて、この一年間ご奮闘いただいた組合員、家族の皆さんに厚くお礼を申し上げます。

1. 企画部関係の経過

第88回定期全国大会を7月30日～31日に静岡県伊東市において開催した。また、今年1月25日に、第190回拡大中央委員会を開催した。第88回定期全国大会後は、直ちに松川委員長をはじめとする新執行体制を確立し、指令第1号を発している。同時に、最重要課題と位置付けた「組織強化拡大」については、2012年の「闘争指令第1号の継続」を確認し、あらためて「組織拡大全国統一行動」の更なる展開について、闘争指令4号を発してきた。その中で、この間の取り組みの到達点と克服すべき課題について真摯な議論を行い、喫緊の課題である組織拡大の大きな流れと土台を築くため、不退転の決意で全機関がさらに集中した取り組みを行うことを再確認してきた。近年の大会や中央委員会発言・報告の中でも、組織拡大に対する強い決意が報告されている。

本部は昨年11月5日、各エリア本部および全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、12項目にわたる喫緊の諸課題についての要請と意見交換を行った。当日の詳細は、「あゆみ」に記載したのでお読み取り頂きたい。

続いて、2020年春闘の取り組みは、第190回拡大中央委員会において、統一要求「基本給（平均）の4%相当額、基本給に11,000円引き上げ」を基本とするベースアップ、9項目の統一重点要求をまとめ、2月12日に労働条件改善要求等と共に、JR各社一斉に申し入れ、第1ゾーンの回答指定日を3月13日とし闘った。また、2020年度期末手当の要求について、中央委員会での議論を踏まえ（1）年間要求月数5.0ヶ月を基本とし、各エリアではさらに上積みをめざす（2）要求月数は各エリアで前年度実績を上回る目標月数とし、夏季手当・年末手当の要求配分は各エリア本部で調整する（3）夏季手当・年末手当とも可能な限り、各社の業績を踏まえた個々の交渉による要求の前進をめざす等を確認し、エリア本部ごとに団体交渉を強化し要求の前進をめざしてきた。

闘いの到達点については、「あゆみ」別表を参照頂きつつ、四国会社で18年ぶりに有額回答を引き出す一方、コロナ禍における収入動向を理由に夏季手当回答が、全体平均で昨年を下回る回答状況となった。

その間、3月3日に開催した国労中央総行動は、新型コロナウイルス感染症の影響により規模を縮小し、衆参国土交通委員・各政党への要請行動を取り組んだ。これまで繰り返し主張してきた「構造矛盾の解決」「いまだ完全民営化に至らない根本問題」など改めて認識するとともに、国労が幾度にわたって提起してきた「鉄道政策提言」を柱とする要請行動となった。この時期から、例年開催している各機関会議を新型コロナウイルス感染防止の観点から、日程変更や中止の判断を余儀なくされ、書面開催も含めた対応を執ってきた。

東日本大震災から9年が経過した。国労本部が主催し7回目となる「国労福島交流・視察学習会」を昨年11月23日～24日に開催し、復興・復旧の現状報告を受けるなど学習会を継続している。

他にも、「さよなら原発1000万アクション実行委員会」の取り組みや、JAL解雇争議解決に向けた呼び掛けへの参加、共闘団体要請を踏まえた署名活動などを指示している。

2. 共闘関係の経過

コロナ感染の危機にさらされながら、参加者への事前対応なども周知された共闘運動・集会等の取り組みが続いている。コロナ禍は、「新自由主義」政策では乗り越えられない事が明らかになった。規制緩和、自己責任の「推進者」である安倍政権のもとで、多くの労働者・国民が苦しめられている。私たちは、総がかり行動実行委員会や平和フォーラムの呼びかけに積極的に参加し、検察庁改訂法案を廃案に追い込み、憲法改悪を許さず憲法を活かす取り組みを進めてきた。

交通政策の課題では、交運労協などとも制度・政策要求のすり合わせも行ってきた。

3. 法対部関係の経過

国労本部が関係する事件・争議は、今年度も労使間で解決が図られている。

定期全国大会に合わせて行っている国労常任弁護団会議は、第 89 回定期全国大会の開催概要などを在京弁護団員に相談させて頂き中止をした。あわせて、今後必要な対応や相談などは、適宜要請する事をお願いしている。

安倍政権がすすめる憲法改悪や労働法制改悪などの動きについて、弁護団各位には学習会講師など積極的に関わって頂き、企画部と連携した学習会など、各エリア・地方本部でも、再雇用制度や非正規雇用制度改正、36 協定など引き続きそれらの運動と連動した形で取り組まれてきた。

4. 業務部関係の経過

個々の本部が交渉に関わった闘いについても、「あゆみ」をご参照頂きたい。第 190 回拡大中央委員会以降締結した協定については、別議題として承認を求める。

毎年報告してきた鉄道アスベスト問題は、2005 年に第 1 回対策会議を実施して以降、鉄道・運輸機構国鉄清算事業管理部(以降、鉄道運輸機構)と毎年 1 回以上の交渉を継続している。今年は、3 月 17 日に要求書を提出したが、新型コロナウイルスに関する鉄道運輸機構職員の在宅対応や「非常事態宣言」が発せられる動きも警戒した時期であり、5 月 7 日に書面交渉として実施をした。

交渉のポイントは、現在もなお鉄道アスベストに関する従事歴証明者数が増え、業務災害認定も続いている。一方で、特別遺族給付金(「特別殉職年金」「特別遺族一時金」)の請求期限が「令和 4 年(2022 年)3 月 27 日まで」となっている事への対応である。もうひとつが、管理手帳交付者数が、厚生労働省からの情報が開示されず、ホームページで(2016 年 1 月以降)更新されていないことである。いずれも「鉄道運輸機構のみで判断できない」「意見を述べる立場に無い」としているが、被災者の取りこぼしや申請漏れを一人も出さず全て救済するという「石綿健康被害救済法」の精神を、鉄道アスベスト被害者にも運用させることが必要であり今後とも交渉を継続していく。

▽ 貨物会社との経過(主に闘争経過)

貨物会社との対応は、「方針案」並びに「あゆみ」に主要な内容を掲載しているので文書を抽出頂きたい。中でも、昨年 9 月に協定化した「新人事・賃金制度」の到達点と課題、鉄道アスベストに関する従事歴証明、2020 年春闘と夏季手当の闘いは、全体の取り組みの核となった部分と考えている。

▽ 各協議会の経過

貨物協議会からソフトバンク協議会、清算事業団協議会、全国自動車協議会の全国協議会については、方針書に経過と取組みについて記載している。また、「あゆみ」にも、その一部記載しており、文章を抽出頂きたい。

なお、今年度も各全国協議会総会、職能別全国連絡会交流会に対し、各会からの要請を踏まえて出来る限り参加し、本部として情勢報告なども行い運動を共有している。

5. 組織部関係の経過

組織拡大全国統一行動については、企画部関係で報告した。「最重要課題」との位置づけ、

昨年につき年間テーマを「攻める！組織拡大の実践」として取り組んできた。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大は、組織拡大の実践に大きな影響を与え、2012年に闘争指令を発して以降、残念ながら最低の(大会以降)加入者数となった。一方で、新たに国労に加入した組合員のいずれもが、国鉄労働組合に対する期待と信頼の声を寄せており、全国の闘いを励まし組織の展望をしめす到達を築いている。

なお、組織部長会議の書面開催や、第14回目となる「組織強化・拡大経験交流集会」を6月開催で準備してきたが、この取り組みも新型コロナウイルス感染症における予防策を前提に中止する事とした。

▼ 青年部・女性部関係

青年部は、第103回中央委員会を今年3月30日に開催し、新青年部長並びに常任部体制を確立した。各常任委員と意見交換を継続し、機関運営の正常化に向けて努力がされてきた。活動については、春闘期に合わせた青年部・女性部・家族会による行動委員会の設置を行ったが、青・女・家中央行動はコロナ禍により延期されており、学習と交流を柱に再検討が続いている。

▼女性部は、昨年10月19～20日、東京・アワーズイン阪急の会議室において第5回女性部中央委員会を開催。中央委員会では①労働条件改善の闘い、②JR各社や関連企業に働く女性労働者の権利確立の闘い、③女性部組織の強化・拡大の闘い等について議論がされている。

▼家族会は、昨年10月6日～10月7日、東京・品川区で第55回大会を開催し、国労家族会全国連合会組織の今後について検討が始められている。

6. 教宣部関係の経過

「国鉄新聞」については、第3229号～第3240号(2020年7月1日号)までを発行している。2018年9月以降、月1回発行に変更し、教宣部を中心にプロジェクトで編集作業を行ってきた。また、例年通り国労春闘統一ビラを企画部と共に作成した。

国労本部のホームページは、不具合の解消を年度内に完了しているが、コロナ禍における行動の自粛などが求められ、国鉄新聞の記事をはじめ組合員と国労への関心を促す上での更新が滞っている。全て掲載できるスペースは無いが、エリア・地方での取り組みなど、通信員としての記事・ニュースの提供もこの機会に求めたい。

2019年度の執行経過については以上とし「大会方針案」「国鉄労働組合の歩み」を参照しながら、真摯な討論で経過の承認をお願いし経過報告と変えさせ頂く。

第89回定期全国大会資料

2020年9月18日

新橋交通ビル

国鉄労働組合の歩み

(2019年度年報)

国鉄労働組合

この1年間の闘いの足跡 3

(『国鉄新聞』で見る経過)

各部関係の経過

企画関係の経過	17
政治・共闘関係の経過	50
教宣部関係の経過	59
組織部関係の経過	60
青年・女性・家族会関係の経過	64
青年部関係の経過	65
女性部関係の経過	67
国労家族会全国連合会の経過	67
業務部関係の経過	69

この1年間の聞いの足跡

(『国鉄新聞』で見る経過)

2019年

7 月

7月1日 東京地本で国労加入
横浜支部・武蔵小杉駅分会 生方光さん23歳

7月1日 仙台地本で国労加入

7月1日 千葉地本で国労加入
CTS成田空港事務所 60歳

7.1 改正健康増進法施行、公共施設は全面禁煙▽商業捕鯨が31年ぶり再開

7.2 政府は元徴用工問題を理由に韓国輸出規制

7月3日 岡山地本で国労加入
第一支部・岡山運輸分会

キャプション

7月5日 安倍政権による暴走政治にストップをかけ、憲法改悪に反対し、平和・人権・民主主義を守るため、参議院議員選挙を全力で闘う国労アピール

第25回参議院議員選挙が公示され、7月21日投票で18日間にわたる選挙戦の闘いの幕が開けた。...中略...私たち国鉄労働組合は、中央・地方において組織の総力をあげて野党統一候補必勝に向けた取り組みを強化するとともに、平和フォーラムや交運労協に結集する仲間のもとより、各ナショナルセンターや産別を超えて全ての働く仲間とともに平和・人権・民主主義と立憲主義の回復を求め、参議院議員選挙闘争を全力で闘い抜く決意を明らかにするものである。2019年7月5日 国鉄労働組合

7月5日 7・5西部労働者デモ/JAL不当解雇撤回・原発ゼロを訴える

GJ西部連絡会が「JAL不当解雇撤回！原発ゼロ！アベ9条改憲阻止、消費税増税反対7・5西部労働者デモ」を7月5日に取り組み、新宿・世田谷・渋谷・中野・杉並区で働く労働者が参加し、新宿駅利用者に訴えた。

- 7.7 米が対イラン制裁強化へ、イランは圧力に屈しない姿勢
- 7.9 熊本地裁ハンセン病家族訴訟、国は控訴せず、賠償確定▽かんぽ生命保険が顧客に営業成績狙いで4・7万件の二重払い
- 7.10 人口が対前年で過去最大43万人減、少子化進み10年連続

7月16日 東京地本で国労加入

横浜支部・新鶴見機関区分会 小野利光さん45歳

- 7.18 京都アニメーションで放火事件、35人死亡

7月21日 第25回参議院議員選挙／改憲勢力3分2届かず／憲法理念実現をめざす闘い強化へ

横浜支部第25回参議院議員選挙は7月21日投票が行われ、即日開票された。投票率(選挙区)は48・80%と過去2番目の低投票率であった。自民党57議席、公明党14議席を獲得し、与党で改選過半数の63議席を超えた。憲法改正の国会発議の条件となる定数の「3分の2」(164議席)の維持に必要な85議席には日本維新の会の10議席と合わせても届かなかった。

- 7.21 第25回参院選は過去二番目の低投票率48%、改憲勢力は3分の2割れ
- 7.23 英保守党党首にEU離脱強硬派のジョンソン前外相選出、首相に就任
- 7.24 安倍首相が元ハンセン病家族に直接謝罪、法的責任には触れず

7月27日 原水爆禁止世界大会・福島大会／フクシマの復興から世界の平和へ

2011年3月におきた東京電力福島第1原発事故を機に、原発も核も戦争も無い社会の実現をめざそうと、原水爆禁止世界大会・福島大会が開催されてきた。今年は、7月27日に福島市・福島県教育会館で開催され、県内をはじめ全国から620人が参加し、広島大会・長崎大会へと繋げていった。

7月29日 国労全国議員団総会を開催

2019年度国労全国議員団総会は、国労第88回定期全国大会の前日の7月29日伊東市で開催しました。総会には、北海道1名、東北1名、関東3名、西日本1名、四国1名、九州2名の計9名が参加しました。今年は、4月に統一自治体選挙が行われ、多くの国労議員が改選期を迎えました。結果は、前半の4月7日投票の県議会選挙では、数百票差の次点という厳しい結果となった県議もありました

が、後半の21日投票の区市町村議会選挙は、ほぼ議席を確保しました。新人の当選もありました。しかし、勇退する議員の後継者が擁立できないケースもあり、結果として国労全国議員団は44名となりました。これから改選期を迎える議員もあり、特に東北では、8年前の東日本大震災による選挙期日の延期で、これから選挙の議員もいます。今後の国労議員団の選挙必勝に向けがんばる決意を確認し総会を閉会しました。

7月30～31日 第88回定期大会／組織拡大を推し進め 国労運動の継承・発展を

国労は第88回定期全国大会を7月30日～31日に静岡県伊東市において開催した。大会では、JRや関連会社に働く仲間の労働条件向上や処遇改善、安全・安定輸送の確立、さらにはJR北海道・四国・貨物会社に対する恒常的支援策の確立とJR九州の安定経営に向けた支援策の継続、あわせて自然災害からの鉄道復旧や基幹的輸送機関としての地方交通線の維持・活性化など持続可能な総合交通政策の実現に向けた取り組みを引き続き全力で進めていく方針を確立した。また、2020年春闘勝利、憲法改悪を許さない闘い、沖縄・辺野古新基地建設と原発再稼働反対、さらに社会的格差の是正と非正規労働者の雇用・労働条件改善と労働者保護ルールの確立など、当面する諸課題についても意思統一を深めた。あわせて次世代を担う仲間を中心に据えた喫緊かつ最大の課題である組織の強化・拡大に向けた真剣な議論を行ない、闘争指令にもとづくこの間の全国統一行動の取り組みについて総括を深め、満場一致で運動方針を決定した。役員改選では、定数通りの立候補で無投票当選を確認し、松川聡中央執行委員長―佐藤裕樹書記長体制が確認された。

- 7.30 東京電力福島第2原発全4基の廃炉が確定、廃炉終了までには40年以上
- 7.31 東京高裁が三鷹事件の再審請求認めず、遺族・弁護団は異議申し立て

8 月

8月1日 東京地本で国労加入

横浜支部・武蔵小杉駅分会 高橋颯太郎さん24歳、高橋和希さん22歳

8月1日 仙台地本で国労加入

宮城県支部

- 8.2 米口の中距離核戦力廃棄条約が失効、「核

なき世界」がさらに後退

- 8.3 米オハイオ州とテキサス州で相次いで無差別銃乱射事件、計31人死亡
- 8.4 渋野日向子選手が全英女子ゴルフ制覇、メジャーでは42年ぶりの快挙
- 8.6 広島原爆の日、松井市長は平和宣言で日本政府に核禁止条約批准訴

8月9日 第47回国鉄原爆死没者慰霊式典／核兵器廃絶を求める大きなうねりを

被爆から74周年を迎えた8月9日長崎、11日広島で第47回国鉄原爆死没者慰霊式典が行われ、死没した方々のご冥福を祈るとともに、核兵器廃絶に向けた決意を誓った。長崎では浦上駅で第47回国鉄原爆死没者慰霊式典が執り行われ、御遺族関係者・鉄道退職者の会・国労組合員らの参列を頂いた。広島では8月11日、第47回国鉄原爆死没者慰霊式典（同実行委員会主催）が広島市中区東白島町の山陽本線南側にある国鉄原爆死没者慰霊之碑の前で開催された。例年、8月6日（原爆の日）に開催しているが、今年は台風8号による不測の事態を回避するために急遽延期し、この日の開催となった。酷暑の続く中、直前での開催日変更もあり、参列者は70名と例年より少なかったが、最後に、国鉄広島ナッパーズと参列者全員で核兵器廃絶の願いを込め「原爆を許すまじ」を合唱した。

- 8.9 田上長崎市長は平和宣言で被爆者の詩を紹介、核禁止条約の批准促す
- 8.10 国・自治体のインフラ老朽化点検で全国8万カ所の橋やトンネルで5年以内の修繕必要と判明
- 8.12 日航ジャンボ機墜落事故から34年、御巣鷹山では空の安全誓い黙とう

8月15日 戦争犠牲者追悼／平和を誓う8・15集会

アジア・太平洋のくびととの和解と共生をめざし、非戦の誓いを新たにするために、終戦記念日の8月15日に、東京都千代田区・千鳥ヶ淵戦没者墓苑にて「戦争犠牲者追悼、平和を誓う8・15集会」が開催された。

- 8.15 不戦を令和に継ぐ戦没者追悼式、戦後世代の天皇は「深い反省」継承
- 8.17 福島県避難指示自治体職員の4割超が原発事故後の採用、継承が課題
- 8.18 常磐道で10日に起きたあおり運転殴打事件で全国指名手配の男を逮捕

8月20日 東京地本で国労加入

大井工場支部 荒井鉄男さん37歳

- 8.20 立憲と国民民主党が衆参の会派合流で合意
- 8.23 安倍首相の通算在職日数が戦後最長に並ぶ▽韓国が軍事情報包括保護協定（GSOMIA）破棄決定を日本政府に通知
- 8.26 G7サミットが首脳宣言の採択を見送り

9月

9月1日 近畿地本で国労加入

大阪貨物分会 郡 浩和さん47歳

- 9.4 香港特別行政区長官が逃亡犯条例撤回表明
- 9.9 英国EU離脱延期法が成立▽最強級台風15号直撃、千葉県中心に被害
- 9.11 第4次安倍再改造内閣発足、13人が初入閣
- 9.13 百歳以上の高齢者が7万人突破、平成の30年間で23倍に▽韓国「日本離れ」進み、旅行中止7割
- 9.14 サウジ石油施設無人機攻撃、米はイラン関与指摘、イラン政府は否定

9月16日 9・16さようなら原発全国集会／事故10年目までに原発をなくそう

「さようなら原発」一千万署名市民の会主催による「9・16さようなら原発全国集会」が9月16日に東京都代々木公園にて開催され、労働者・市民8000人が参加した。代々木公園B地区ケヤキ並木では11時から出店ブースが開店して参加者で賑わった。野外ステージでは12時半から第1部「さようなら原発ライブ」が行われ、13時半から木内みどりさん（俳優）の司会で第2部が進行された。主催者を代表して呼びかけ人の落合恵子さん（作家）が、フクシマを切り捨て原発再稼働に猛進する安倍政権を厳しく糾弾し開会の挨拶とした。フクシマからの訴えとして、福島原発事故刑事告訴支援団の地脇美和さんは、9月19日に判決を控え、「東電が地震・津波対策の必要性を認識しながら、利益優先で対策を怠ったことは明らか。裁判で原発事故の責任をはっきりさせたい」と訴えた。

9月19日 全組合員参加で国労加入の全国統一行動を展開しよう

国労本部は2019年8月21日に指令第4号を発し、松川聡中央執行委員長を対策本部長とする「組織拡大・全国統一行動」対策本部を設置した。9月19日に第1回「組織拡大・全国統一行動」対策会議

ならびにエリア委員長・書記長合同会議を開催し、喫緊の課題である組織拡大に向けての意思統一を図った。松川執行委員長は、「次世代の仲間をどれだけ組織出来るのが重要な課題である。執行部に若い世代が入り、次世代を育て、若い仲間シフトしていく。その為は何をするのか、何をしなければいけないかを討論して欲しい」と座長就任にあたっての挨拶を行った。討議事項として佐藤書記長より、組織拡大・全国統一行動対策本部の設置について、組織拡大対策本部・委員及び、闘争指令第1号(2012年12月5日)の継続が提案され全体で確認した。

9.19 東電旧経営陣3人無罪、福島第一原発事故東京地裁判決▽ゲノム食品表示義務なし、年内に流通

9月23日 第63回 国鉄のうたごえ祭典inみやぎ／あつい想いを歌声に込めて

9月23日、仙台・日立システムズホールで、『つながれ！線路よ！故郷よ！～あつい想いを歌声に込めて～』と題し、国鉄のうたごえ祭典(実行委員長・五十嵐仙台地方本部委員長)が開催されました。

9.23 韓国検察がチョグク法相自宅を家宅搜索

9月24～25日 国労運輸全国連絡会／第18回全国運輸交流会開催

国労運輸全国連絡会は9月23日に第17回総会を開催し、引き続き24～25日で第18回全国運輸交流会を熱海で開催した。当日は北海道から九州まで34の運輸区所から41名の仲間が集った。2日間という短い時間での交流会であったが、例年になく中身の濃い議論が行われたと同時に、来年の第19回全国運輸交流会まで沢山の課題を確認し散会した。

9.25 日米貿易協定締結、米農産物を7800億円開放▽台風15号による瓦屋根修理費を国費支援決定

9.27 関西電力経営トップ20人が福井県高浜町元助役から3億2千万円の金品受領、原発マネーを還流

9月29～30日 全労協第31回定期全国大会／労働組合の存在感を高めよう

全労協第31回定期全国大会が9月29日～30日に東京都内の大田区産業プラザP i oで開催され、2日間の討議を経て、議案と決算、予算案が採択された。役員改選では、渡邊議長・中岡事務局長

が再任された。国労からは副議長だった松川本部執行委員長が退任し、佐藤本部書記長が副議長に就任し、常任幹事は瀧口本部執行委員が再任された。

9月29日 全労協結成30周年記念レセプション

全労協大会1日目終了後の9月29日に全労協結成30周年記念レセプションが大田区産業プラザで開催され、200名を超える参加者で賑わった。

10月

10月1日 10・1神奈川集会／横須賀の原子力空母母港化反対

神奈川県平和運動センターと三浦半島地区労センター主催の「10・1原子力空母ロナルドレーガン横須賀配備抗議！母港撤回を求める神奈川集会」が、10月1日に横須賀市のヴェルニー公園で開催され、労働者・市民1400人が結集した。

10.1 消費税率10%に個人課税、法人税率変わらず

10月3日 交運労協第35回定期総会／「連携・協働・共創」を確認

全日本交通運輸産業労働組合協議会第35回定期総会が10月3日に「全日通霞が関ビル」にて開催され、2020年活動方針・総会宣言が満場一致で採択された。住野敏彦議長(私鉄総連)は主催者挨拶で「交通運輸産業は慢性的な人手不足、低賃金・長時間労働という中で交運労協65万人のスケールメリットを活かし、実効性のある取り組みをしたい。また、来年4月には中小企業にも適用される時間外労働の上限規制は、労使交渉の積み重ねが大事であり、魅力ある労働環境作りに向け、現状維持ではなく山積する政策課題に向け一丸となって取り組もう」と挨拶した。高松伸幸事務局長より、2019年活動報告、2020年活動方針(案)、慶島譲治事務局次長より、2019年決算報告、2020年予算(案)の提案が行われた。役員改選では、住野敏彦議長(再：私鉄総連)、高松伸幸事務局長(再：運輸労連)等が選出され、国労からは松川聡委員長が幹事に選出され、新体制を代表して住野議長より挨拶が行われた。総会宣言を松谷哲治事務局次長が提案・採択され、住野議長の「団結がんばろう」で散会した。

10月4日 10・4臨時国会開会日行動／市民と野党の共闘で改憲阻止

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行

委員会と安倍9条改憲NO！全国市民アクションの共催による、「消費税増税絶対反対！大軍拡予算反対！韓国敵視を煽るな！改憲発議許すな！辺野古新基地建設は断念を！10・4臨時国会開会日行動」が、第200回臨時国会開会の10月4日に衆議院第2議員会館前で開催され、労働者・市民450人が参加した。

10.4 臨時国会召集、安倍首相は所信表明演説で「改憲論議は国民への責任」

10月5日 第34回全貨協定期委員会／要求前進に向け、拡大運動強化

国労全国貨物協議会は10月5日、新橋・交通ビルにおいて、第34回定期全国委員会を開催した。委員会議長には、名古屋選出の大金委員を選出し、各委員から、この一年間の闘いの総括と2019年度活動方針（案）について発言を受け、眞田議長の集約の後、活動方針を全体の拍手で採択した。貨物の職場では昨年定期委員会から10名の仲間を拡大。委員会に出席してくれた北陸ロジスティクス・加地さんからは「職場環境改善により労働組合の力を実感した。組織拡大に向け奮闘したい」。隅田川機関区分会・鶴間さんからは「入社してから色々見聞きし考えていたが決意した。頑張っていく」との挨拶を受けた。要求前進に向け、参加者全体で更なる拡大に向けた決意を固めあった。

10.8 あいちトリエンナーレで「表現の不自由展」が再開、補助金は不交付

10.9 ノーベル化学賞に吉野彰氏、旭化成でリチウムイオン電池開発

10.12 台風19号による記録的豪雨で東日本各地に河川氾濫や土砂災害多発、死者90人、行方不明者5人

10月19～20日 国労女性部／第5回中央委員会

国労女性部は、10月19～20日に、東京・アワーズイン阪急の会議室において第5回女性部中央委員会を開催しました。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2019年度活動方針を決定するとともに、新役員を選出しました。

10月19日 19総がかり行動／東アジアに平和と友好を／安倍改憲は許さない

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会と安倍9条改憲NO！全国市民アクション共催による「憲法審査会始動させるな！辺野古新基地建設やめろ！『嫌韓』あおるな！東北アジアに平和と友好！10・19国会議員会館前行動」が10月

19日に開催され、労働者・市民2500人が参加した。第49回目となる国会前の集会では、主催者を代表して高田健さんが、前日に菅義偉官房長官が記者会見で表明した、中東への自衛隊独自派遣について、「法的根拠もいまい加減なベテともいえる自衛隊派遣を許さず、派遣を許さない取り組みを進めよう」と呼びかけた。

10.22 天皇即位の礼、キリスト教関係団体は「政教分離に違反」と会見

10.23 辺野古移設埋立裁決取消訴訟で沖縄県敗訴

10.25 菅原経産相を金品配布疑惑で事実上の更迭

10.29 羽生田文科相が大学入試英語民間試験をめぐる「身の丈」発言を撤回▽河野防衛相は台風被害に関した「雨男」発言を陳謝▽英国はEU離脱をめぐり12月12日総選挙、下院可決

10月30日 「憲法・安保法制を考える」学習会／戦前の大本営発表の危険性

有事法制に反対して闘ってきた「陸・海・空・港湾労組20団体」主催による、「憲法・安保法制を考える」学習会の第2弾が、10月30日に品川区南部労政会館にて開催された。今回は講師に新聞労連の南彰委員長（MIC議長）を招き、「新聞記者から見た安倍政権」と題して、1時間の講演を頂いた。

10.31 河合法相が贈答品疑惑で引責辞任▽沖縄県首里城の主要7棟が全焼失

11 月

11月1日 東京地本で国労加入

横浜支部・武蔵小杉駅分会 竹内葉平さん22歳、横浜支部・横浜電力技術センター分会 辻嘉之さん42歳

11.1 東京五輪のマラソンと競歩は札幌開催、小池都知事は「合意なき決定」

11月2～3日 第28期全国労働安全衛生学校／「働き方改革」は労働者の使い捨て

全国労働安全衛生研究会主催の「2019年第28期全国労働安全衛生学校」が、11月2日～3日で新潟県の新潟自治労会館にて開催され、国労から6名が参加し、全国の仲間と共に「働き方改革」について学んだ。

11.2 ラグビーW杯日本大会は南アフリカが優勝

11月3日 11・3国会正門前行動／平和憲法を守り東アジアに平和を

日本国憲法の公布から73年を迎えた11月3日に、戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会、安倍9条改憲NO！全国市民アクション、3・1朝鮮独立運動100周年キャンペーンの3団体共催の、「安倍改憲発議阻止！辺野古新基地建設やめろ！東北アジアに平和と友好を！11・3国会正門前行動」が国会前で行われ、労働者・市民1万人が結集した。

11月5日 国土交通省要請行動／地球温暖化・超高齢化社会に対応した公共交通の構築を

国労本部は11月5日、各エリア本部および全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、「JR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」をはじめ、12項目にわたる喫緊の諸課題についての要請を行った。国交省側から各要請事項に対する回答がなされた後、各エリア本部と全国貨物協議会代表から、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。

11.5 JR上場4社の中間決算、売上高過去最高

11.9 ベルリン壁崩壊30年、反移民で新たな分断

11月10日 JAL争議を年内に解決させよう

JAL不当解雇撤回争議は、昨年5月14日に「解決に向けて踏み出す」との日航経営側の対応が示され、『特別協議』が今年7月までに12回にわたり開催された。11月10日には、羽田空港アピール大宣伝行動が取り組まれ、羽田空港第1ターミナル到着階通路にて、争議当該・支援者総勢160人で「JALは争議解決を決断しろ」とプラカードを掲げてアピールを行った。

11.12 「桜を見る会」招待客を首相が私物化疑惑

11月19～20日 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「きゅりあん」、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。

11.20 安倍首相が通算在職歴代一位、不祥事や閣僚辞任など長期政権に緩み

11月23～24日 第7回国労フクシマ交流・視察学習会／フクシマを風化させない取り組みの継続を

国労本部は仙台・水戸地方本部の協力のもと、11月23日～24日で「第7回国労フクシマ交流・視察学習会」を開催した。1日目は、全行程をバスでの移動による現地視察。2日目は、福島県・ホテルプリシード郡山にて、午前には現地視察の参加者による「交流学習会（I）」、午後には組合員参加の「第7回国労フクシマ交流学習会」を開催し、フクシマを風化させない取り組みの継続を確認した。

11.25 ローマ教皇が長崎・広島訪問後、東日本大震災原発事故被災者に面会、核の平和的利用にも警鐘▽香港区議選で民主派圧勝、米国では香港人権法成立

11.27 女川原発2号機、再稼働審査「合格」

11月29日 2019年末手当全社で妥結／旅客3島・貨物は低額回答

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、基準内賃金の3・5カ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。

11月29日 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

20けんり春闘全国実行委員会主催の「20けんり春闘発足総会・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賃金を！」「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。

11.30 中曽根康弘元首相死去、百一歳

12月

12.4 日米貿易協定が成立、米国産農産物の関税撤廃により日本農業窮地に▽アフガニスタンでNGO中村哲医師、銃撃され死亡

12.9 ウクライナ東部紛争で仲介国の独仏含む4カ国が完全停戦合意▽「桜を見る会」を

- めぐる数々の疑問残して臨時国会が閉会
- 12.12 英総選挙で保守党が単独過半数で大勝、EU離脱へ加速
- 12.20 20年度政府予算、防衛関係費は5兆3千億円
- 12.25 I R汚職事件で秋元司前内閣府副大臣逮捕
- 12.27 海上自衛隊の中東派遣を閣議決定

2020年

1 月

- 1.2 米軍がイラン革命防衛隊司令官を殺害

1月6日 高崎地本で国労加入

高崎支部・倉賀野地区分会 神田剛さん24歳

- 1.8 イランがイラクの米空軍基地に弾道ミサイル十数発で報復攻撃、トランプ米大統領はイランへ反撃見送り、経済制裁を追加▽イラン軍が敵機と誤認、テヘランでウクライナ旅客機墜落▽レバノン逃亡のゴーン日産前会長が記者会見
- 1.9 英下院がEU離脱法案を可決▽武漢市で流行の肺炎が新型コロナウイルスと中国メディアが報道
- 1.11 台湾総統選で独立志向の蔡英文総統が過去最多得票で再選
- 1.15 秋元衆議院議員がI R汚職で再逮捕、収賄容疑700万円▽広島地検が公選法違反容疑で河合前法相夫妻事務所を家宅捜索
- 1.17 阪神大震災から25年▽広島高裁が再び伊方原発3号機の運転を認めない仮処分決定

1月19日 腐敗した安倍政権を追及し退陣に追い込もう

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会、安倍9条改憲NO！全国市民アクション共催による、「安倍9条改憲NO！安倍政権退陣！1・19国会議員会館前行動」が1月19日に開催され、労働者・市民1700名が結集した。

- 1.20 第二百一通常国会召集、安倍首相は施政方針演説で改憲に強い意欲

1月25日 第190回拡大中央委員会／20春闘全国統一闘争で満額獲得／3月3日に国労中央総行動

国労は、1月25日に第190回拡大中央委員会を開催し、2020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北海道・四国・貨物の恒常的支援策の確立やJR九州の経営基盤強化、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「格差是正」と「生活の底上げ・底支え」、そしてすべての労働者が安心して生き、暮らせる働き方の実現、平和憲法と人権・民主主義擁護、脱原発など平和を希求する諸課題とあわせ、国労の最大かつ喫緊の課題である組織の強化・拡大に全機関が一丸となって取り組む決意も固めあった。

1月28日 近畿地本で国労加入

大阪地区本部・高速自動車分会 池田守さん55歳。

1月28日 国会開会日行動/安倍政権の打倒に向け院内外の共闘強化を

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会、安倍9条改憲NO！全国市民アクション、共謀罪NO！実行委員会の共催で、通常国会開会日である1月28日に「国会開会日行動」が取り組まれ、労働者・市民450人が参加した。

1月31日 台風15号および19号による被災に対する緊急カンパ報告と御礼について

本部67号（指示第22号10月15日）により、この3ヵ月間、台風15号および19号の被災に遭った組合員に対する緊急激励カンパを取り組んできましたが、各級機関のご協力により、1月末日現在、総額425万円を本部に集約することができました。組合員・家族の皆さんにおかれましては、みずからも大変な生活実態の中で、出費の多い年末年始の時期に、本部の呼びかけにこたえて並々ならぬご協力を頂いたことに心より御礼申し上げます。

- 1.31 英国がEU離脱、貿易交渉は難航必至

2 月

- 2.2 海自護衛艦「たかなみ」が中東へ出港
- 2.4 70歳就業機会確保を企業努力とする関連法案が閣議決定

2月6日 改憲発議に反対する緊急署名スタート

安倍9条改憲NO！全国市民アクション主催の「許すな政治の私物化！STOP改憲発議！新署名スタート！安倍政権を退陣させる！2・6市民集会」が2月6日に東京都北区の北とびあ・さくらホールにて開催された。開会挨拶で、改憲問題対策法律家6団体連絡会の大江京子事務局長が、『改憲発議に反対する緊急署名』活動の趣旨を説明し、署名活動が「日本に平和と人権、民主主義を取り戻す運動である」と提起した。

2.6 イージス反対署名が4万超、市民団体が秋田県・市議会に提出

2.8 辺野古地盤調査で70メートル超が「軟弱」、防衛省は調査事実も隠蔽

2月11日 憲法と建国の日を考える集会—日本と韓国の今／日韓の壁を乗り越える信頼と理解を

フォーラム平和・人権・環境（平和フォーラム）主催の「憲法と建国の日を考える集会—日本と韓国の今」が、2月11日に日本教育会館で開催され、会場から溢れるほどの参加者160名の熱気で集会は盛り上がりを見せた。

2月12日 2020年春闘スタート上野支部駅頭宣伝行動

2月12日に本部及びエリア本部はJR各社に対し「新賃金要求」及び「労働条件改善要求」を提出した。2020春闘の本格的なスタートを受け、東京地本上野支部では、翌13日に金町駅・田端駅にて20春闘勝利に向けた宣伝行動を地域の仲間と共に取り組んだ。

2月13日 東京地本上野支部春闘総決起集会

2月13日に東京都北区の東田端ふれあい館にて「2020年春闘勝利！労働条件改善！組織拡大！国労上野支部春闘総決起集会」を開催した。野佐根支部委員長の主催者挨拶、上部機関である東京地本石井書記長の情勢報告を受け、「働き方改革と高齢者雇用安定法の活用」と題した講演を、国労東京弁護団の高木太郎弁護士（埼玉総合法律事務所）を講師に招き聴講した。

2月13日 水戸地本で国労加入

2.13 新型コロナウイルスで国内初の死者、80代女性

2月14日 20けんり春闘第1波中央行動

けんり総行動実行委員会主催の「第174回東京総行動」が2月14日に取り組まれた。一連の行動の中

で、20けんり春闘全国実行委員会は第1波の中央行動として「20けんり春闘経団連要請行動」を取り組み、200名の労働者が経団連前に結集した。

2月14日 郵政ユニオン全国集団訴訟／労契法20条集団訴訟で非正規社員154名が起つ

郵政産業労働者ユニオン（略称・郵政ユニオン）は2月14日、同一労働・同一賃金の実現を求め、154名の組合員が原告となり、札幌・東京・大阪・広島・高知・福岡の6地裁、2月18日に長崎地裁に提訴、全国7地裁で「集団訴訟」に立ち上がった。

2月15日 「関西生コン事件」を考える／警察・検察・裁判所による弾圧を許さず関西生コン事件に勝利しよう

全日本建設運輸連帯労働組合（全日建）関西地区生コン支部に対して前代未聞の不当弾圧が続いている。「関西生コン事件」なるものは、ストライキが「威力業務妨害」とされ、ピラ配布などが「恐喝」とされるなど、憲法第28条で保障された労働基本権そのものを犯罪視した刑事弾圧である。各県段階で「関西生コンを支援する会」の支部がつけられているなか、「関西生コンを支援する会」の主催で、戦後最大の労働運動弾圧事件となった「関西生コン事件」の現状を知り、国際人権法と労働法から見た問題点を考える「検証シンポジウム『関西生コン事件』を考える」が2月15日に東京、16日に大阪で開催された。

2.17 安倍首相が立民の辻元議員への「意味のない質問だ」ヤジを謝罪

2月19日 2.19全労協脱原発集会／原発事故は天災ではなく人災／東京電力の責任逃れは許されない

全国労働組合連絡協議会（全労協）主催の「9・19東京地裁判決糾弾！原発再稼働反対！福島と寄り添おう！2・19全労協脱原発集会」が、2月19日に東京・全水道会館にて開催され、70名の労働者が参加した。

2.25 政府が新型コロナウイルスの感染拡大防止と重症化対策の基本方針を決定

2月28日 音なし春闘にしないために／全国で宣伝行動が取り込まれる

新型コロナウイルス感染拡大の影響で、3月3日の2020年春闘勝利！中央総決起集会をはじめ、全国のエリア・地方本部での集会はのきなみ中止となった。そんな中、音なし春闘に終わらせてはいけないと、東京地本では2月28日に秋葉原駅頭宣伝行動を取り組み、30名の組合員が参加して春闘

勝利とJRの安全・安定輸送を訴えた。続いて都内支部で3月8日に新宿駅頭宣伝行動を取り組んだ。

2.28 安倍首相が小中高の臨時休校を要請、島根県を除き46都道府県教委が休校実施、現場では混乱も

3 月

3月1日 千葉地本で国労加入
木更津分会・エルダー社員61歳

3月3日 2020春闘勝利3.3国労中央総行動／各政党・衆参国交委員に要請

国労本部は「2020春闘勝利3・3国労中央総行動」を3月3日に開催し、各政党、衆議院・参議院国土交通委員および北海道・四国・九州選出国會議員への要請行動を午前中に取り組んだ。政党要請は2班に別れて取り組まれた。松川委員長（中央本部）を代表とする1班は、社会民主党・国民民主党・立憲民主党への要請を行い、佐藤書記長（中央本部）・大沼委員長（東日本本部）・藤井副委員長（四国本部）・千々岩委員長（九州本部）が参加した。佐々木副委員長（中央本部）を代表とする2班は、日本共産党・れいわ新選組への要請を行い、木村調査部長（中央本部）・上野委員長（東海本部）・森田委員長（西日本本部）・星野議長（全貨協）が参加した。尚、要請行動に続いて毎年開催している国労中央総決起集会は、「新型コロナウイルス肺炎の収束が確認されるまでの間、集団感染防止のため、機関会議を除き、当面は100人規模を超える国労主催の屋内集会については自粛する」（指示第54号）との考えのもと中止した。

3月3日 第103回青年部中央委員会／組織拡大に向け全国で奮闘しよう

国労青年部は3月3日、東京都港区新橋において、第103回青年部中央委員会を開催し、青年部が組織拡大の先頭になり職場で活動していくとともに、JR職場の労働条件改善、国民春闘勝利の当面する活動方針を決定した。役員改選では4名全員新任となり、委員会宣言を採択し、最後に木村新青年部長の団結ガンバローで閉会した。【新中央常任委員会体制】青年部長 木村洋希（東京・新）副青年部長 香川博明（近畿・新）常任委員 工藤拓真（静岡・新）山中和也（近畿・新）

3.8 新型コロナウイルス感染が105ヵ国・地域に拡大
3.9 NY株2千ドル超安、過去最大の下げ幅

3.10 新型コロナ特措法案閣議決定、「緊急事態宣言」可能に▽札幌地裁が原発避難者訴訟で国・東電に賠償命令、全国で7件目
3.11 東日本大震災から9年、全国各地に避難者は今なお4万7737人

3月12日 新宿駅前で宣伝行動／JALは165名の解雇を撤回し争議解決を図れ

日本航空（JAL）の不当解雇撤回の闘いは、2010年の大晦日にパイロット81名、客室乗務員84名が解雇されてから10年目を迎えた。争議の早期解決をめざし、解雇当事者と支援の仲間が3月12日に新宿駅東口アルタ前で宣伝行動を取り組んだ。

3月12日 3・12東京西部労働者アピール行動／8時間働けばフツーに暮らせる社会を

東京西部全労協、東京春闘共闘西部、新宿地区労センター、各専労協、GJ西部連絡会共催による、「西部労働者アピール行動」が3月12日に20春闘の決起行動として、新宿駅東口アルタ前で開催された。

3.14 新型コロナ特措法が施行、首相が「緊急事態」判断▽JR常磐線が9年ぶりに全線復旧
3.16 横浜地裁が相模原の知的障がい者施設殺傷事件で植松被告に死刑判決、本人控訴取り下げ、刑確定
3.18 森友文書改ざん問題で自死した近畿財務局職員の妻が国と佐川元国税庁長官に損害賠償求め提訴
3.19 千葉地裁が野田市小学4年生の虐待死は極めて悪質と父親に懲役16年

3月23日 2020春闘／四国19年振り有額回答／本州3社・ベア昨年下回る

国労は、本年1月25日に開催した第190回拡大中央委員会で決定された基本給（平均）の4%相当額、11000円を基本とするベースアップを柱とした9項目の要求を掲げ20春闘を闘ってきた。回答にあたりJR会社は、台風15号・19号の影響、新型コロナウイルス感染拡大による業績見通しを述べ、本州3社はベアを減額、貨物は200円加算、北海道・九州はベア・ゼロ回答、四国会社が19年ぶりの有額回答となった。

3.24 東京五輪の一年延期をIOCが承認、来年7月23日開幕で合意
3.31 「70歳就業法」が成立、企業に対して機会確保を努力義務▽全日空が約6400人を一時帰休に

4 月

4月1日 JRグループ各社入社式／新型コロナウイルス感染拡大で厳しいスタート

4月3日 20けんり春闘中央総行動／コロナウイルス関連の休業・自宅待機等の賃金全額補償を

20けんり春闘全国実行委員会は、3月の大手の春闘回答を受け、引き続き民間中小の春闘勝利に向け、4月3日に20けんり春闘中央総行動を経団連前で取り組んだ。

4.7 政府が7都府県に1カ月の「緊急事態宣言」、対象業種・施設に休業要請

4.11 WHOが医療従事者の感染52カ国で2万2千人と発表▽国連3機関が感染拡大で食糧不足を懸念

4月15日 池袋駅改札オフピーク通勤で団体交渉／大切なのは職場で声を上げ仲間と話し合うこと

4月15日に「池袋駅改札オフピーク通勤について」の団体交渉が国労東京地本とJR東京支社との間で行われた。団体交渉では、国労が求める回答までは引き出せなかったが、「現場で働く社員と意見交換して対策を進めていく」との支社としての考え方を示させることができた。

4月19日 19日行動が中止に／「コロナ感染拡大」防止のため

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会が主催してきた毎月19日の「19日行動」が、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で第55回目にして中止となった。

4月25日 Webやメール配信による宣伝を取り組む

国労は、JR福知山線事故の教訓を忘れないために、毎年「4・25安全行動日」を全国で取り組み、JRの安心・安全な輸送の確立をめざし運動してきた。しかし現在、新型コロナウイルス感染爆発後の逼迫した医療体制の限界について警鐘が乱打されている。こうした情勢を踏まえ、「4・25安全行動日」の取り組みについて、今回はWebやメール配信による宣伝を基本とし、紙ベースのチラシについては組合員・家族をはじめ、退職者の会や地域を対象に政策資料として今後の運動のなかで継続して活用することにした。

5 月

5月1日 第91回日比谷メーデー／働く者の団結で生活と権利、平和と民主主義を守ろう

第91回日比谷メーデーは、新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言の発令を受け、会場を千代田区・日比谷野外音楽堂から文京区・全水道会館に移し、5月1日に式典が開催され、その模様はインターネットを通じて全国に配信された。

5月3日 憲法集会をネット配信／安倍政権を打倒し改憲を阻止しよう

憲法記念日の5月3日に、平和といのちと人権を！5・3憲法集会実行委員会主催による「許すな！安倍改憲発議 平和といのちと人権を！5・3憲法集会2020」が東京臨海防災公園で開催予定であったが、新型コロナウイルス感染症の拡大とともに、集会方式での開催は中止となった。変えて13時から国会正門前で各界からのスピーチをインターネットで中継し、全国に配信された。

5.18 政府・与党が検察庁法の今国会成立見送り

5月19日 検察庁法改正案は通常国会で廃案

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会ほか市民有志はコロナ禍ではあったが、5月19日に国会前で「検察庁法改正反対！権力の私物化を許さない！安倍政権退陣！5・19緊急国会議員会館前行動」を取り組み、廃案を訴えた。

5.20 春の選抜に続き夏の全国高校野球選手権大会も中止を決定▽韓国元従軍慰安婦支援団体が寄付金の不正流用疑惑で家宅捜索

5月21日 日本労働弁護団がWeb集会開催

新型コロナショックの下で行う新しい労働運動のやり方として、日本労働弁護団主催で、初めてのWeb集会「期日を止めるな～労働審判・労働委員会の早期再開を求める集会」が5月21日に開催され、全国から多数の労働弁護士、労働組合、労働者が参加した。Web集会は、棗一郎闘争本部長から開会挨拶・集会の趣旨説明が行われ、山岡遥平事務局次長より、日本労働弁護団が行った労働審判・労働委員会に関するアンケート結果の報告が行われた。

5.21 東京高検の黒川検事長が緊急事態下での賭けマージャン認め、辞職へ

5.25 政府がコロナ特措法にもとづく緊急事

態宣言を全面解除▽白人警官に首を押しつけられて黒人男性死亡、抗議は全米50州へ
5.28 中国全人代が香港の治安統制を強化する国家安全法制を採択して閉幕、「一国二制度」が危機に

5月31日 近畿地本で国労加入
大阪地区本部 28歳

6 月

6月1日 水戸地本で国労加入
J Rグループ会社

6月1日 仙台地本で国労加入
J Rグループ会社

6.1 パワハラ防止法施行、指針の具体化が課題▽国の持続化給付金事業を行うサービスデザイン推進協議会が電通などに再委託、不透明な金の流れに批判

6.4 天安門事件から31年、香港で1万人が追悼、国家安全法制への反対訴え

6.5 北朝鮮拉致被害者の父、横田滋さんが死去

6.7 沖縄県議選、辺野古移設反対議員が過半数

6月11日 総がかり行動緊急署名街頭宣伝／安倍政権の改憲発議を阻止しよう

戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会、安倍9条改憲NO！全国市民アクションは共催で、6月11日に「STOP！安倍改憲発議総がかり行動緊急署名街頭宣伝」を18時からJ R新宿駅西口・小田急百貨店前で取り組んだ。

6.12 政府が沖縄県辺野古移設工事再開を強行▽米アトランタで白人警官が飲酒運転疑いの黒人を射殺

6.15 秋田・山口県でのイージス配備計画撤回へ

6.16 北朝鮮が南北連絡事務所を爆破、韓国への敵対姿勢を鮮明に

6.17 コロナ対策遅れや疑惑残して通常国会閉会

6.18 河井前法相議員夫妻が買収の疑いで逮捕

6月19日 20夏季手当・全社が回答／北海道・九州・本州3社が減額

2020年度夏季手当獲得の取り組みは、春闘時に新賃金要求と並行で交渉してきたJ R東海・西日本・四国及びJ R九州は既に妥結し、J R東日本、貨物については5月14日に「基準内賃金3・0カ月分」、J R北海道については「基準内賃金2・5カ月プラス3万円」を求める要求書を提出し、交渉を積み重ねた。東日本会社は6月10日、「基準内賃金の2・4カ月分に5千円を加えた額」（前年比0・51カ月減）と回答。北海道会社は6月19日に「基準内賃金の1・79カ月分」（前年比0・22カ月減）と回答した。貨物会社は6月12日に「基準内賃金の1・75カ月分」（前年比同月数）と回答。

6.22 安倍内閣の支持率36%、不支持50%近くに

6.23 75年目の「沖縄慰霊の日」、安倍首相招かず、玉城知事が不戦の誓い▽コロナ解雇・雇い止めが2万6千人超、厚労省集計

6月27日 エリア代表者会議開催／国労第89回定期全国大会を9月17日～18日に開催決定

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、国労本部は7月に開催を予定していた国労第89回定期全国大会の延期を判断し、9月17日～18日に東京都港区・交通ビルにて開催することを決定した。国労本部は、年度が替わる7月から全国大会までの間、運動を停滞させてはいけないと、6月27日にエリア代表者会議を開催し、全国大会までの意思統一を図った。

6.27 リニア巡る静岡県知事とJ R東海社長会談が物別れ、27年開業不透明

6.28 世界のコロナ死者50万人超、感染者一千万人を突破、更に拡大の一途

6.30 中国で香港国家安全維持法が成立、「一国二制度」は事実上の形骸化

各部関係の経過

I. 2019年度中央執行委員会の成立

国労は第88回定期全国大会を7月30日～7月31日に静岡県伊東市において開催した。

大会では、JRや関連会社に働く仲間の労働条件向上や処遇改善、安全・安定輸送の確立、さらにはJR北海道・四国・貨物会社に対する恒常的支援策の確立とJR九州の安定経営に向けた支援策の継続、あわせて自然災害からの鉄道復旧や基幹的輸送機関としての地方交通線の維持・活性化など持続可能な総合交通政策の実現に向けた取り組みを引き続き全力で進めていく方針を確立した。

また、2020年春闘勝利、憲法改悪を許さない闘い、沖縄・辺野古新基地建設と原発再稼働反対、さらに社会的格差の是正と非正規労働者の雇用・労働条件改善と労働者保護ルールの確立など、当面する諸課題についても意思統一を深めた。

あわせて次世代を担う仲間を中心に据えた喫緊かつ最大の課題である組織の強化・拡大に向けた真剣な議論を行ない、闘争指令にもとづくこの間の全国統一行動の取り組みについて総括を深め、満場一致で運動方針を決定した。

本部は、7月31日、第1回中央執行委員会を開催し、中央執行委員会の成立と当面する闘いの展開について決定したので、以下のとおり指令する。

《指令》

1. 中央執行委員会の成立について

中央執行委員長

松川 聡（総括、政治・共闘担当）

中央執行副委員長

佐々木隆一（業務・法対部長、共闘担当）

書記長

佐藤 裕樹（企画部長、政治・共闘担当）

中央執行委員

宮崎 浩則

（総務・財政部長、組織・共闘担当）

本間 誠（組織部長、業務担当）

瀧口 良二（教宣部長、共闘担当）

木村 忠義（調査部長、業務・貨物担当）

会計監査員

馬橋 博一

羽生 隆盛

キャプション

広瀬 裕二

2. 当面する闘いの展開について

- (1) 各級機関は、全国大会で決定した方針を、全機関・組合員に徹底し、闘いの前進を図ること。
- (2) 各エリア・地方本部は、10月末を目途に大会を終了し、機関整備を図ること。
- (3) 安全・安定輸送と健全な労使関係の確立にむけた闘いに全力をあげること。
- (4) 期末手当、労働協約など秋季年末闘争に全力をあげること。
- (5) JRに働くすべての労働者の労働条件向上と職場環境・待遇改善を求める闘いに全力をあげ、最重要課題である組織の強化・拡大を図ること。
- (6) 中央闘争委員会を設置する。

II. 第190回拡大中央委員会と「当面する闘いの展開」

国労は、1月25日に第190回拡大中央委員会を開催し、2020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北海道・四国・貨物の恒常的支援策の確立やJR九州の経営基盤強化、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「格差是正」と「生活の底上げ・底支

え)、そしてすべての労働者が安心して生き、暮らせる働き方の実現、平和憲法と人権・民主主義擁護、脱原発など平和を希求する諸課題とあわせ、国労の最大かつ喫緊の課題である組織の強化・拡大に全機関が一丸となって取り組む決意も固めあった。この方針のもと、当面する闘いの展開について指示した。

<闘争指示第41号> (2020年1月27日)

1. 各級機関は、中央委員会で決定した方針を全組合員に徹底すること。
2. 2020春闘要求を2月12日(水)にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は、3月13日(金)を基本とし、第一次回答ゾーン(3月10日～13日)および第二次回答ゾーン(3月16日～19日)とする。さらにグループ会社においては3月内内決着をめざす。

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波状的に展開するとともに、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12日(水)

定期昇給の完全実施を求め、基本給(平均)の4%相当額、11,000円を基本とする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9項目>

- ① JR各社における定期昇給の完全実施と2020年4月1日時点における基本給(平均)の4%相当額、11,000円を基本とするベースアップを求める
- ② 再雇用者(60歳以上)の賃金底上げをめざす制度改正を求める
- ③ JRグループ各社における定期昇給の完全実施。制度のない会社における定期昇給制度の確立
- ④ グループ会社に対する要求は、JR本体の要求を基本とし、時給制度社員は1,500円を目標に、当面は1,000円以上の実施を求める
- ⑤ 初任給の改善。第2基本給廃止。成果主義賃金制度反対。公正な人事・賃金制度の確立
- ⑥ 人減らし「合理化」反対。安全・安定輸送の確立。業務委託・外注化施策の見直し。出向制度の改善
- ⑦ サービス残業根絶。年間総労働時間1,800時

間実現。時間外割増率50%・休日割増率100%の実現

- ⑧ 50歳以上の在職条件と再雇用者(60歳以上)の労働条件の見直し。65歳定年制の実現
- ⑨ 非正規社員の正社員化。グループ会社の労働条件改善

(2) 全国統一闘争ゾーン

- ・第一次闘争ゾーン 3月2日(月)～6日(金)
- ・第二次闘争ゾーン 3月9日(月)～13日(金)

(3) 交運労協春闘総決起集会 3月2日(月)

(4) 国労中央総行動 3月3日(火)

(5) 青年・女性・家族中央総行動

3月3日(火)～4日(水)

3. 組織強化・拡大の取り組み

2020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なが、新入社員の獲得や契約社員の「雇い止め」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。なお、指令第4号(2019年8月21日)に基づき、具体的な目標達成に向けた意思統一を図り、日常的な職場活動の強化と組織拡大へとつなげるため、全組合員参加で「組織拡大・全国統一行動」を取り組むこと。

- (1) 全機関があらためて、第88回定期全国大会で提起した克服すべき課題についての具体的意思統一を行いつつ、組織拡大の運動領域を広める努力を行うことが求められている。そのために必要な対策等についての意思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。またエリア・地方機関において「組織拡大対策委員会」及び「組織拡大経験交流会」等を開催し、職場における取り組みの成果・教訓を全体化していくこと。全機関が月一回の総括会議の設定を行い、具体的実践を行うこと。
- (3) 「組織拡大・全国統一行動」の確実な実行に向けて、2020春闘の取り組みと結合させた新規採用者対策を強化すること。
- (4) 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思統一を深め、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6月7日～8日開催の「第14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。
- (5) JRグループ会社における関連労働者の組織化に向けて全力で取り組むこと。
- (6) 鉄道退職者の会との連携のもと、組合員の60

歳定年退職時に「鉄道退職者の会賛助会員」への加入を呼びかけること。

4. JR北海道・四国・九州・貨物に対する支援策の強化・継続、地方交通線の維持・存続に向けた取り組み

JR北海道・四国・貨物の「構造的矛盾」の解消やJR九州の経営基盤確立に向けた支援策の継続、整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持・存続・活性化など将来にわたる持続可能な総合交通体系を維持・発展させていくための運動をさらに継続・強化していく。地方鉄道の安全・安定輸送の確保、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、大規模自然災害に備えたインフラ基盤の整備や被災した鉄道復旧支援、安全運行の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。

- (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・貨物に対する税制特例等の恒久的支援策ならびにJR九州への経営支援策の継続をはじめ、重要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、都市と地方交通のあり方、安全対策等について幅広く検証し、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・外注化施策を深度化させ、それぞれ事業計画にもとづく効率化や要員削減を一段と進めている。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もつくり出している。とりわけJR各社で続発している事故やトラブル、関連会社やグループ・協力会社等で相次ぐ労災死亡事故は構造的な問題をはらんでおり、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」運動を通じて、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。

- (1) 回答指定日を見据えた3・3中央総行動及び全国統一宣伝行動を3月の第一週から第二週(3月2日～10日)をゾーンとして実施する。各級機関で活用する宣伝物については本部で作成し、別途指示する。
- (2) 4月25日の「安全確立行動日」を中心に、主要駅頭における宣伝行動を行うこと。あわせて、JR各社のダイヤ改正に対して、安全・サービス確立など利用者の要求を集約しながらその実現をめざすこと。
- (3) JR各社の契約社員、アルバイトなど非正規労働者の社員化に向けた取り組みと労働条件の改善を求めて交渉等を強化すると共に、グループ・関連労働者の安全確保、労働条件改善に向けた取り組みを強めること。
- (4) 安全・安定輸送確立にむけた「利用者アンケート」など創意工夫した運動を地域の労組・関係団体の協力を得ながら取り組んでいくこと。
- (5) アスベスト健康被害に対する取り組みをさらに継続・強化する。地方における被害者の掘り起こしや申請・認定への援助など、鉄道退職者の会や関係機関とも連携を密にして対応していくこと。

Ⅲ. 2020春闘の取り組み

1. 20春闘の闘いの展開について

(1) 「2020春闘勝利！3・3国労中央総行動」の取り組みについて

国労は、第190回拡大中央委員会で決定した方針に基づき、組織の総力をあげて「2020年度新賃金引き上げ要求」及び「労働条件改善要求」の獲得をめざすとともに、2020年春闘の喫緊の課題であるJR各社における労働条件改善、安全・安定輸送の確立、持続可能な総合交通政策の実現など諸要求実現に向け、全力をあげて闘うことを確認した。そのうえで、闘争指示第41号にもとづく総決起の場として、3・3中央総行動を展開したが、「新型コロナウイルス肺炎」の集団感染防止のため、3月3日の国労中央総決起集会の中止を判断せざるを得なくなった。しかしながら、この事態に揺らぐことなく、大幅賃上げ獲得を目標に全社共に有額回答を引き出すため、本部は各政党・国会議員要請行動を実施しながら全ての組合員とともに2020年春闘を職場・地域から精一杯闘うことを決意し、「2020

年春闘アピール」を發出した。

<闘争指示第42号> (2020年1月27日)
各政党・国会議員(衆参国土交通委員ならびに北海道・四国・九州選出国会議員)への要請行動について

- (1) 日 時 2020年3月3日(火)10時
- (2) 集合場所 衆議院第2議員会館受付集合
- (3) 行動内容 衆議院第2議員会館第3会議室にて全体の意思統一を行った後、JR北海道・四国・貨物への恒久的支援策の確立およびJR九州への経営支援策継続、安全・安定輸送確立のための抜本対策、地方交通線の維持・存続・活性化と持続可能な総合交通政策の実現等を求め、各政党と衆参国土交通委員等に対する要請を行う。
- (4) 参加割当
 - ① 各政党に対する要請行動
本部ならびに各エリア本部委員長および全国貨物協議会代表
 - ② 衆参国土交通委員ならびに北海道・四国・九州選出国会議員に対する要請行動
東日本本部(各地本役員ならびに貨物組合員)25名 東海本部(各地本役員ならびに貨物組合員)5名 各エリア本部書記長

○2020春闘アピール(2020年2月18日)

国労は1月25日に第190回拡大中央委員会を開催し、当面する闘争方針を確立した。

日本経済は米中貿易摩擦の激化など、先行き不透明感が増しており、大規模自然災害の影響を受けつつも、企業収益は好調を維持している。企業の内部留保が過去最高を更新する中、労働分配率は低下を続け、実質賃金は回復しておらず、個人消費についても回復の傾向は見られない。また、雇用情勢を見ても、完全失業率が2.2%(151万人)であり、改善が続いているものの、これはアベノミクスの成果ではなく、少子高齢化に伴う生産年齢人口の急激な減少によるものである。こうした情勢にありながら、非正規労働者は約2,186万人と、26ヵ月連続で増加している。昨年まで6年連続して官製春闘と言われてきたが、2020年春闘に対して経団連は「従来型の賃上げやベースアップの議論ではなくなっている。生産性向上や付加価値の高い事業に貢献できる働き方が必要」とし、働き方改革などを重視する考えを表明している。

JR内においては、本州三社が増収増益で過去最高益を更新する中、北海道・四国は依然として厳しい経営状況となっており、自然災害の影響を大きく受けた貨物も不安定な経営となっている。

国労は2020年春闘において、全組合員が参加する職場からの春闘構築をめざし、「安全総点検・仕

事総点検」を他労組や関連労働者とともに取り組み、JRの安全・安定輸送の確立と各職場における労働条件改善に向けた闘いを強化する中で、大幅賃上げ獲得を目標に全社共に有額回答を引き出すため、粘り強い交渉を軸とした積極果敢な取り組みを積み上げながら、国労の喫緊かつ最重要課題である「組織の強化・拡大」をめざすこととする。

賃金引き上げ要求については、労働条件改善要求とともに、2月12日にJR各社に一齐に申し入れが行われた。とりわけ18年連続ベアゼロの北海道・四国の有額回答を求めながら交渉が行われているが、その交渉を支えるのは職場・分会からの取り組みとなる。

今春闘は、憲法9条の改憲を目論み、戦争へと突き進む安倍政権の暴走を止めさせ、脱原発、民主主義擁護など、多くの課題と結合して闘うことが求められている。「新型コロナウイルス」が中国への渡航歴に関係なく、国内で流行すると言われていた中で、感染の最大限の防止策として「3.3国労中央総決起集会」の中止を余儀なくされたが、本部は国鉄労働組合に結集する全ての組合員とともに2020年春闘を職場・地域から精一杯闘うことを決意するものである。

2020年2月18日
国鉄労働組合本部

(3) 2020春闘回答指定日に向けた闘いの展開について

国労は、2020年春闘要求獲得に向け、去る2月12日、各社一齐に「2020年度新賃金要求」及び「労働条件改善要求」について申し入れ、ストライキを背景に態勢を確立しながら、要求実現に向けて団体交渉を粘り強く継続し、戦術をめぐっては、第190回拡大中央委員会決定を踏まえながら、中央戦術委員会での議論を重ね、闘いに全力を傾注してきた。

とりもなおさず、2020年春闘の課題は、実質賃金が改善しないなかで、非正規社員を含む全ての労働者の賃金引き上げと国労組織の拡大を図ることにある。

今春闘は、平和憲法の改悪を目論み、沖縄県民の民意を圧殺して辺野古新基地建設を強行する安倍政権の暴走政治と対峙して、基地撤去、脱原発、民主主義擁護など山積する国民的課題と結合して闘うことが問われている。

国労は2020年春闘の取り組みの中心にJRの安全・安定輸送の確立と職場における労働条件改善を据えながら、18年連続ベアなしのJR北海道・四国会社の有額回答を求めながら、非正規雇用労働者の処遇改善をはじめ、すべての働く者の「格差

是正」と暮らしの「底上げ」を求め、不転の決意で取り組みに全力をあげてきたが、この間、各級機関からも本部に多くの激励や檄が寄せられている。

とりわけ、この間、「新型コロナウイルス」の流行という厳しい局面のもとで未然の集団感染予防のため、交運労協春闘総決起集会や国労中央総決起集会をはじめ、中央・地方において一連の春闘行動の中止を余儀なくされた。

しかしながら、「2020年春闘アピール」に示した決意のもとで取り組まれた3月3日の各政党・国会議員への要請行動を通じて喫緊の課題であるJR北海道・四国・貨物への恒久的支援策の確立およびJR九州への経営支援策の継続、安全・安定輸送確立のための抜本的対策、地方交通線の維持・存続・活性化など持続可能な総合交通政策の実現に向けて立憲野党や関係議員に対する働きかけを強め、国労の取り組みについて一層の理解を得ることができた。

また、この間、貨物職場において11,000円の新賃金引き上げをはじめとした要求前進に向け、他労組組合員にも大胆に呼びかけて取り組んできた1,216筆分の「社員の切実な要求の実現をめざす署名」を同じく3月3日に貨物会社本社に提出するなど国労の底力を大きくアピールすることもできた。

さらに2020年春闘と結合した組織拡大・全国統一行動の取り組みにおいても、東日本会社内では、組合員をないがしろにして内部抗争に明け暮れてきたJR東労組が瓦解・分裂し、過半数労働組合が消滅するなかで行なわれた事業場別の社員代表選挙において、昨年度以降、国労所属の安全衛生委員が選出されるなど職場に依拠した国労運動に対する他労組や未加入の仲間からの信頼が一段と高まり、各地から組織拡大に結実した動きも報告されている。

中央執行委員会は、こうした成果のうえに、2020年春闘勝利に向け、この間の闘いの到達点について確認し、大幅賃上げ獲得を目標としながら、各エリアにおける交渉や取り組みを調整し、JR産別として統一した闘いを指導する本部の責務を果たすことを意思統一した。

中央執行委員会は、不転の決意をもってみずからがこの闘いの先頭に立つことを内外に明らかにすると共に、さらに全機関は回答指定日までの残された間、全社共に有額回答を引き出すため、組織の持てる力を最大限発揮して引き続き粘り強い交渉を軸とした運動を積極果敢に展開するとともに、職場から組合員が主体となった春闘を構築し、最大かつ喫緊の課題である組織拡大に全力をあげて奮起することを要請し、2020年春闘勝利に向けた闘いを強化することを指示した。

<闘争指示第55号> (2020年3月5日)

1. 各エリア本部は3月13日(金)を基本とした回答指定日に向けて団体交渉を最大限強化して職場から春闘を積み上げながら、要求実現に向けた取り組みを強化すること。
2. 各級機関は有額回答を引き出すために、ベア・ゼロを許さず、客貨・グループ会社で働く仲間が共に一体となった国労運動を強化し、新型コロナウイルス集団感染予防のため、最大限の注意喚起と万全の対策を講じながら職場集会や学習会等を通じて分会活動の活性化を図ると共に、一枚岩の強固な団結を固め、組織強化・拡大に全力をあげることにすること。
3. 他産別や単産の仲間との共闘・連帯を強め、グループ会社の賃金・労働条件改善や非正規社員やパートタイム・派遣労働者の正社員化など格差是正の取り組みと地域春闘を活性化させるために全力を傾注すること。

2. 交運労協アピール

～2020春季生活闘争勝利に向けて～

交運労協は新型コロナウイルスの感染が拡がりつつあり、市中感染という新たな局面に入ったなかで政府が不要不急の外出を呼びかけていることや各企業において時差出勤や在宅勤務の動きが出ていることなどを総合的に判断し、2月17日に開催した第5回交運労協三役・幹事会において「2020春季生活闘争勝利3・2総決起集会」の開催を中止することを決定し、2020春季生活闘争勝利に向けたアピールを内外に明らかにした。

○交運労協アピール

～2020春季生活闘争勝利に向けて～

日本経済は、輸出や生産の一部に弱さがあるものの、企業収益が高水準で推移しており、穏やかな回復が続いている。今回の景気の底とみられる2012年10～12月期を基準とすると、景気回復に伴って企業の経常利益は1.8倍となっており、経常利益の増加を受けて、当期純利益についても増加が続き、その水準はリーマンショック前を上回っている。当期純利益の配分先をみると、配当金への充当が増加傾向にあるとともに、それを上回って利益剰余金(内部留保)が、過去最高を更新している。

一方、労働分配率は全産業で2012年度以降、低下傾向にある。勤労者世帯の平均消費性向も、2014年をピークにして、以降低下傾向にあり、特に若年層における低下が顕著である。

日本経済の歪みは、過去最高の内部留保という企業への富の集中と勤労者世帯の生活の劣化に現

われている。

完全失業率は2%台前半で推移しており、有効求人倍率も2019年12月時点で1.53倍、とりわけ自動車運転は3.39倍と突出した数字となっている。雇用情勢は改善を続けているが、これはアベノミクスの成果というより少子高齢化に伴う生産年齢人口の急激な減少に起因するものである。しかし、このような逼迫する雇用情勢にもかかわらず、実質賃金は2019年にマイナスに転じており、OECD(経済協力開発機構)の統計によれば、時間あたりでみた日本人の賃金は、過去21年間で8%強減り、先進国で唯一マイナスになっている。

喫緊の課題である人材確保のためにも、運輸業や宿泊業など人手不足感の高い産業・職業における賃上げが求められている。とりわけ、2020春季生活闘争では、長時間労働是正の取り組みと一体のものとして、削減された超勤手当の原資を生産性向上分として基本給に組み込んでいく取り組みを展開していかねばならない。

いま、交通運輸産業においては、グループ会社への業務の移管や外注化が深度化し、就業形態が重層構造化している。もはや、グループ会社の存在なくして交通運輸産業が成り立たない以上、本体とグループ会社との受委託関係における適正取引を通じて、「サプライチェーン全体で生み出した付加価値の適正分配」につなげていかねばならない。

私たち交運労協に結集する60万人は、2020春季生活闘争を、交通運輸産業で働くすべての労働者が所定内労働で生計を営むことが可能となる賃金水準を確立するために、全力で闘い抜く決意をここに明らかにする。

2020年2月17日

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)

IV. 「JR三島・貨物問題」をはじめとする政策・制度要求実現に向けた取り組み

1. 国交省要請について

(2019年11月5日)

本部は2019年11月5日、各エリア本部およ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九州会社の安定経営確立に向けた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貨物の輸送力増強に向けたインフラ整備に対する助成制度の拡充と税制上の

特例措置の拡大 ④青函トンネルにおける貨物列車の運行本数の確保とJR旅客会社とのダイヤ調整および線路使用料等の見直し ⑤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 ⑥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 ⑦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 ⑧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 ⑨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 ⑩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 ⑪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ならびに2020東京オリンピック・パラリンピックの混雑緩和対策 ⑫東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響により不通となっていた常磐線全線運転再開にあたっての安全性確保」など12項目にわたる喫緊の諸課題についての要請を行った。

冒頭、国交省要請の紹介議員である吉川元衆議院議員から「私の地元の大分でも2年続いて県内で大きな豪雨災害が発生した。いまだに日田彦山線については結論が出ない状況にあり、地元自治体を中心にJR九州に鉄道復旧を要望しているが、まだ話し合いの先が見えていない。経営判断というものもあるが、JR九州には地域の足としての役割をしっかりと確保いただきたいと思っている。一方、毎年大きな災害が全国各地いどこで起こるか分からないという状況になると、今後、JRが単独でどうにかするということが難しくなっていく状況も生まれてくる。昨年、鉄道軌道整備法の改正も行なわれたが、そこにとどまらず、住民の足を守るという観点から国として抜本的な対策を講じるよう引き続きご尽力を願いたい。ある地方駅の話だが、駅舎が老朽化しており、高校生の通学やお年寄りの通院などで利用者が乗降する機会も多いことから、JRに耐震構造も含めて駅舎の更新を要請したところ、自治体から財源を出してもらえばやらせてもらうが、当社には予算がないという話だった。民間企業になったとはいえ、JRは公共交通を担う要でもある。国交省におかれても本日は現場の声を聞きながら要望についてしっかり受け止めていただき、ご回答願いたい」と述べられた。

次に松川委員長が国労を代表して「JRは公共交通であり、安全・安定輸送を含めてお客さまサービスという観点からも営利だけを追い求める経営であってはならないと考えている。近年、豪雨や台風など自然災害が多発している現状にあるが、そのたびに鉄路が寸断され、廃線やバス転換など

の議論が繰り返されている。特に最近では地方の山間部で大きな災害も起きているが、そこに生活があるという点では首都圏と変わりなく、生活をつないでいるということでは公共交通の使命は同じである。鉄道軌道整備法が一部改正されたが、黒字企業であるJR東日本においても自然災害の多発で被災した鉄道復旧が経営を大きく圧迫するという現状は変わらず、今回の台風19号によって北陸新幹線編成車両が水に浸かり、複数の河川の氾濫でいくつかの線区では橋脚が流され、復旧まで一年はかかるだろうといわれている。これから河川工事も含めて復旧作業が進められていくが、国交省の管轄だけに是非とも迅速な対応をお願いしたい。今回の台風19号は激甚災害と大規模災害復興法にもとづく非常災害に指定された。非常災害として指定された災害は、被災した自治体からの要請に基づいて道路などの復旧工事を国が代行できるようになるが、鉄道においても国・自治体・鉄道事業者も含めて支援が行えるようご尽力をお願いする。路線の廃止の手続きが鉄道事業法のなかに定められているが、ご案内のように認可制であったものが届け出制になっている。昨年、JR西日本において三江線が廃線になったが、島根県議会や関係する沿線自治体では国に対して存続を要望する意見書が採択された。廃線による地域経済の疲弊や住民の生活への影響は計り知れない。廃線が鉄道事業者の一方的な判断とならないようあらためて鉄道事業法の抜本的な改正を要請したい。JR北海道・四国もたいへん厳しい経営環境にあるが、これも公共交通という観点から考察していかないと鉄路が一本も残らないということにもなりかねない。9月の国連気候行動サミットで16歳のグレタさんの演説が注目されたが、地球温暖化防止対策は世界的にみても非常に重要な課題となっている。鉄道貨物のCO2排出量は自動車に対して11分の1ともいわれているが、これはJR貨物の経営に対する一つの回答でもある。国交省において政策としてモーダルシフトが推進されているが、地球環境に優しい鉄道貨物輸送のシェアをさらに拡大の方向に進めて頂きたい。これから日本社会は超高齢化社会となる。自動車運転免許の自主返納なども推奨されているが、公共交通を含む移動手段をどうするのか、社会的ニーズに添っていくことも問われている。公共交通の重要性はますます高まっていくだけに忌憚のない意見交換を通じて私どもの要請を真摯に受け止めていただきたい。」と挨拶した。国交省からは栗原鉄道局鉄道事業課補佐が「日頃から国土交通行政に対してご理解・ご協力いただき、感謝申し上げます。本日はさまざまなご意見・要望をいただいている。それぞれ担当から回答させてもらいたい。」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な

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。最後に佐藤書記長が国交省との忌憚のない意見交換を今後とも重ねていくことを申し添え、要請を終了した。

<出席者>

国会議員

吉川元衆議院議員（社民党幹事長）

国労

本部ならびに各エリア本部および全国貨物協議会代表

国土交通省

国交省大臣官房参事官、鉄道局施設課補佐、幹線鉄道課主査、都市鉄道政策課補佐・専門官・主査、鉄道事業課補佐・専門官

<要請事項に対する回答>

1. JR北海道及び四国会社は、経営安定基金の運用益に対する鉄道・運輸機構の利益保証が終了し、全額自主運用を余儀なくされることにより厳しい経営環境にあります。とりわけ国鉄清算事業団債務等処理法は2020年度で期限切れを迎え、2021年度以降の支援継続は法改正が必要となります。国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して「貨物調整金」制度が適用されていますが、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支援策を講じていただくこと。

(国交省)

JR北海道と四国を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。地方における人口減少や少子化の進展、さらには高速道路の整備に伴う自動車等との競争の激化などに要因があるものと考えている。両社においては各種の経営努力が行なわれているが、低金利による運用益の減少や車両・設備の老朽化などにより、いまだ財政基盤や収益基盤が十分ではない。国交省としては両社に対する基金の運用益による下支え措置、鉄道・運輸機構の剰余金を活用した車両や設備の更新のための助成金などこれまでも累次にわたってさまざまな支援を行ってきた。運用益の下支えは平成28年度をもっていったん終了しているが、平成23年度から措置している基金の実質的な積み増しについては、引き続き令和13年度（2031年度）までは行なうこととなっている。平成23年度から令和2年度まで両社に対して老朽化した設備等の更新、安全投資と修繕、そのための助成金、または無利子貸付

による支援を行なっていて、JR北海道に対して昨年、経営改善に向けた取り組みを着実に進めるよう監督命令を出しているが、徹底した経営努力を行なうことを前提に今年度と来年度の2カ年で400億円台の支援を行なっている。これらの支援については、法にもとづいて鉄道・運輸機構の特例業務勘定として行っているが、現行法上は2年までとなっているので現時点ではさらにその先の支援の枠組みについて具体的に示すことは難しい。両社が鉄道事業を継続的に進めていくという責務を果たすために必要となる措置については国交省として十分に検討して参りたい。

2. JR九州会社は人口減少や高齢化、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、自立経営が求められるながらも、厳しい経営環境に置かれていることには変わりはありません。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、すべての関係者による真摯な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とともに、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)

鉄道は地域住民の通勤・通学をはじめとする日常生活や経済活動において大切な役割を担っている。JR九州は完全民営化をされているが、九州の基幹的な輸送機関として必要な鉄道ネットワークを適切に維持する必要があると考えている。国交省としても完全民営化に先だってJR九州が配慮すべき事項として現に営業している鉄道路線の適切な維持等について指針というものを策定している。この指針にもとづいて万が一必要と認められる場合は指導・助言・監督命令を行なうこととなっている。

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、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充が求められています。モーダルシフトの一層の促進に向けて、JR貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化していただくこと。

(国交省)

貨物鉄道は営業用トラックに比べてCO2排出量が11分の1であり、地球環境に優しいことに加え

て1編成が営業用トラック65台分の貨物が輸送できることから、トラックドライバー不足に対して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。こうした観点からモーダルシフトの推進が重要であると考えている。国交省では物流総合効率化法にもとづいて貨物鉄道へのモーダルシフトを行なう取り組みに関する認定を受けて鉄道貨物量を増やした荷主企業等に対して運行経費の一部補助を行なっている。また、旅客鉄道を活用して貨物鉄道に必要な車両や荷物用のリフト等の設備について固定資産税の特例措置を講じている。この法律にもとづく支援の取り組みや関連する予算、税制等を活用して貨物鉄道へのモーダルシフトをさらに進めていきたい。

4. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、特に安全対策を重視した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、北海道～本州間の旅客輸送はもとより、貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしており、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りません。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)

整備新幹線建設に伴う並行在来線については、地域の力で維持することが基本と考えているが、一方で経営分離後の並行在来線の事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで国による様々な支援措置を講じているが、貨物調整金制度や地域鉄道事業者の安全投資に対する補助制度、税制上の優遇措置などである。国交省として引き続き並行在来線事業者の経営の状況を十分把握しつつ、これらの措置が最大限活用されるよう適切に対応してまいりたい。JR貨物の経営自立に向けた取り組みを支援しているが、引き続きJR貨物が求められている役割を果たすことができるよう努めていきたい。JR貨物は経営基盤の確立等の条件が整い次第、できる限り早期に完全民営化するという基本的な方針を踏まえ、経営に取り組んでいるところである。JR旅客会社とのダイヤ調整については、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ている。線路使用料については国鉄分割・民営化の際にJR貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持

していく観点から貨物輸送によって傷んだレールや枕木等の修繕費のみに限定されたところである。JR貨物とJR旅客6社との間では、この考え方に沿って鉄道線路の使用料について協定が締結されている。JR貨物が旅客会社に支払う線路使用料の取り扱いについては、このような経緯を十分踏まえた上で検討する必要があると考える。

5. JR各社では、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ます。運休区間では、地元の地方自治体とJR各社で協議が進められていますが、復旧費用及び復旧後の赤字の補てんなど調整は難航しています。鉄道軌道整備法が一部改正されましたが、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はなく、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)

被災した鉄道に対して円滑な復旧工事を実施するため、平成30年7月豪雨を契機として鉄道事業者や国交省の関係部局など関係者で連絡調整会議を設けて道路や河川等に関連する他事業と連携して復旧工事を迅速に行なうこととなっている。また技術的な課題については地方の鉄道事業者を対象として、被災情報の詳細な把握や復旧方策などの支援を実施しているところである。財政支援については鉄道軌道整備法にもとづく支援制度があり、鉄道事業者の資力にのみで復旧することが著しく困難な場合については国と地方自治体がそれぞれ一定の割合を支援するようになっている。昨年度には議員立法により鉄道事業者が黒字であっても一定の要件を満たす路線については支援できるよう鉄道軌道整備法の改正も加えられたところである。このように制度の拡充を行ってきたところであるが、さらなる支援制度の拡充については運用状況を見極めながら検討してまいりたい。災害復旧事業費補助制度については原形復旧することを基本としているが、災害復旧に必要な工事についても補助対象としている。国交省としては被災した鉄道が早期に復旧されるよう鉄道軌道整備法による成果があるところに他事業との連携を含め、必要な支援を行なってまいりたい。

6. 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識されました。災害発生

時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)

災害発生時における物資輸送など円滑な貨物輸送のため、鉄道貨物輸送は重要であると認識している。昨年発生した平成30年7月豪雨や本年の台風19号では不通区間が発生し、貨物列車も運休となった。このため、JR貨物ではトラックや船舶による代替輸送に加え、迂回輸送も実施した。国交省として引き続き適切な物資輸送が行なわれるようJR貨物に指導してまいりたい。

7. トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図っていただくこと。

(国交省)

鉄道事業は営利を目的とする鉄道事業者により営まれるものであるため、鉄道施設の老朽化対策については鉄道事業者がみずからの資力により実施することを基本としている。しかしながら、経営が厳しく、みずからの資力のみでは老朽化対策を行なうことが著しく困難な鉄道事業者に対して将来的な維持管理費を低減し、長寿命化に資する鉄道施設の補強、改良に対して支援を行なっている。また鉄道施設の総合安全対策事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する手続きについては、固定資産税の特例措置を講じている。引き続き、鉄道施設の適切な維持・管理が図られるよう取り組んでまいりたい。

8. 高齢化社会の進行の中で地域の足の確保は不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を有するものですが、「地方創生」の具現化をめざす国の方針からしても地方交通線の維持は必要不可欠です。2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、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ありません。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。また「地域公共交通確保維持改善事業」について、地方鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、LRTの導入等の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)

鉄道路線の廃止手続きは鉄道事業法の規定に基づいて廃止予定の1年前までに国土交通大臣に届け出ることになっている。その届け出があった場合には、国土交通大臣は廃止を行なった際の公衆の利便の確保に関し、関係地方公共団体や利害関係人の意見を聴取することとしている。また関係地方公共団体の知事から申し出があった場合は代替交通機関の確保等にかかる関係者間の調整を行なうため、地方運輸局の主催により、地元協議会を開催することとなっている。こうした地元での協議を通じて鉄道事業廃止後における代替交通機関の確保がはかられている。これまでの廃止事例においては鉄道事業者において地域に対して丁寧な協議を行ない、理解をいただきながら廃止の届け出が行なわれることが一般的な状況であると考えている。「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、設備の更新等のほか、鉄道駅やLRT等のバリアフリー化された街づくりを基本として利用環境の改善等に対しても支援が可能な制度となっており、引き続き必要な支援を行なってまいりたい。

9. 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っていただくとともに在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。また、踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者及び道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなりましたが、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、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じていただくこと。

(国交省)

鉄道事業においては安全・安定輸送の確保が最も重要な課題である。現在、保安設備がない踏切が多数残っているため、まずは保安設備設置のための補助を優先すべきと考えている。そのために必要な財政支援を行なっているところである。踏切保安設備の維持・メンテナンスについては鉄道事

業者みずからの資力において実施すべきと考えている。「踏切道改良促進法」にもとづく公的な支援については、同法の趣旨にのっとり、課題のある踏切の改良に対して一定の補助を行なっているところであるが、引き続き予算の確保と踏切の安全性向上のための対策を行なってまいりたい。

10. 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ますが、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直し、なお一層の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。さらに駅構内におけるエレベーターやエスカレーター等による段差解消や障がい者対応型トイレなど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。また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が3分の1を下回ることにより、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという事例も発生しています。ついては、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)

ホームドアは列車との接触、ホームからの転落防止のための設備として非常に効果が高く、その整備を推進していくことが重要であると認識している。ホームドアについては平成28年12月の「駅・ホームにおける安全性向上のための検討会」の中間取りまとめにおいて一日あたりの利用者数が10万人以上の駅のうち、車両の扉位置など一定の整備条件を満たしている場合に原則として令和2年度までに整備することを決めている。あわせて10万人未満の駅についても、駅の利用状況等を勘案したうえで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としている。国交省としては引き続き整備費用に対する助成や固定資産税等の軽減措置などの支援を行なうことにより、ホームドアの整備・促進に取り組んでまいりたい。維持管理費用について鉄道駅のバリアフリー化は利用者の増加による増収効果等設備投資に見合うだけの収益が期待できず、鉄道事業者による自主的な整備への誘因が働きづらいことから、整備を促すためのインセンティブ措置として整備費用に対する助成制度を設けている。鉄道事業者が保有管理する鉄道設備の維持及び更新にかかる費用は本来、鉄道事業者が負担すべきものであり、バリアフリー化であっても例外とすることは困難であると考えている。国交省として引き続きバ

リアフリー化設備の整備に必要な予算の確保を最優先に取り組んでまいりたいと考えている。鉄道駅のバリアフリー設備の費用負担についてはバリアフリー法の理念にもとづいて国と地方自治体、鉄道事業者の三者が連携して整備を推進し、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。

11. 大都市圏における旅客輸送の鉄道ネットワークは、各鉄道会社間の相互乗り入れの接続不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面における数多くの課題が構造的に混在しています。鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化とこれに伴う必要な要員配置など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速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図るため、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、来年7月24日～9月6日の東京オリンピック・パラリンピックの開催中、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を徹底いただくこと。

(国交省)

鉄道利用者の安全性及び利便性の向上をはかるためにホームやコンコースの確保や駅の改良、それとあわせて行なうエレベーターのバリアフリー施設や保育施設など鉄道駅総合改善事業化により支援を行なっている。鉄道駅は周辺の施設と一体となって街のにぎわいを形成し、地域の活性化を図る上で極めて重要な役割を担うことが期待されている。平成29年度から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に統一するなど制度改正をして充実をはかってきたところである。令和元年の予算においても前年度比2億円増の約25億円程度の予算を計上しており、今後とも最大限の努力をまいりたい。都市鉄道ネットワークの更なる充実をはかる観点から既存ストックを有効活用して、速達性の向上、交通の結節拠点としての機能や利用の円滑化をはかるため、「都市鉄道利便増進法」の法律のスキームを定めているが、そのスキームに基づいて活用した「都市鉄道利便増進事業」によって整備を推進している。現在、その事業については神奈川東部方面の相鉄・東急・JR直通線の日吉駅から西谷駅間で整備を推進し、本年11月30日に一部開業する予定である。「都市鉄道利便増進事

業」の補助率については国と地方自治体、鉄道事業者でそれぞれ3分の1と決まっており、きわめて高い補助率となっているが、いずれにしてもこれにもとづき所要の事業促進を行なってまいりたい。来年の東京オリンピック・パラリンピック開催時における混雑緩和は非常に重要な課題であり、特に観客がスケジュール通り、スムーズに会場に到着できるように現在、競技スケジュールにあわせたダイヤを各鉄道事業者に設定いただいているところである。ラッシュ時においてはこれ以上の列車本数を増やすことは難しいので休暇の取得であるとか、時差通勤やテレワークなどの活用によってそもそもの通勤需要を減らす取り組みも重要となっている。開催まで1年を切っているので関係者の皆様のご協力を得ながらこうした取り組みをさらに進めていきたい。

12. 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年度末までに全線開通させ、東京都区内と仙台市内を直通で結ぶ特急列車も運行を再開する予定となっています。この間、帰還困難区域を含む復旧工事が急ピッチで進められてきましたが、現場は放射線量が高いため、のり面は草木を取り除いて表土を剥ぎ取った後、遮蔽と土砂崩落防止を目的にモルタルを吹き付け、線量を低減させるなどの困難な復旧作業を余儀なくされてきました。運転再開後に向け、今後も鉄道事業者であるJR東日本会社との協力のもと、業務に携わる社員の健康管理はもとより、全線運転再開後の旅客輸送の安全性確保も含めて監督官庁としての万全な対策と指導を講じていただくこと。

(国交省)

現在一部不通となっているJR常磐線について、2019年度末までの全線開通をめざしている。国交省としては引き続き、関係省庁と緊密に連携してJR常磐線の一日も早い全線開通の実現に向けて取り組んでまいりたい。なお、JR東日本からは運転再開後も労働安全衛生法にもとづき、社員の健康管理に努めるとともに必要な教育及び訓練を実施していくと聞いている。

<各エリア本部および全国貨物協議会代表の発言内容>

国交省側からの各項目にわたる回答を受けて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は以下のようにJR各社を取り巻く経営状況や国労としての意見、要望についてそれぞれ報告や要請が行われた。

【国労北海道本部・伊藤委員長発言】

「昨年7月27日にJR北海道に対して2年間で総額400億円超の財政支援措置とJR会社法に基づく監督命令が発出されたのを受け、本年4月9日、2031年度の経営自立をめざした『JR北海道グループ長期経営ビジョン 未来2031』『JR北海道グループ中期経営計画』が発表され、現在目標達成に向けた取り組みが進められている。この中期経営計画については賛否両論も含めて利用者や道民から『甘い』とか『無理だろう』といったさまざまな意見が出されているが、年間40億円もの増収を見込んだ運賃改定を10月1日に行ない、来春のダイヤ改正時に新千歳空港アクセス増便に向けた閉塞信号機の増設工事などもほぼ完了し、予定通りに進められている。また単独では維持困難とした線区の問題では輸送密度200人以上2,000人未満の8線区では国と同程度・同水準の金額を示すことに難色を示していた沿線自治体も6月には40市町村が財政支援を了承し、北海道議会においてもJR北海道を支援する利用促進等のため道予算2億800万円が計上された。財政状況が厳しい自治体が苦渋の選択をした背景には北海道民全体が鉄道を残したいという願いがあり、路線の廃止は何よりも路線の縮小化や街と地域の衰退に拍車をかけることを知っているからである。しかしながら、各首長はこれ以上の財政支援について消極的な考えを明らかにしている。『本来なら国が全額支援すべきとの考えだが致し方ない』とか『路線維持のためには国の抜本的な支援が必要だ』、あるいは『鉄道存続の責任は国が負うべきだ』などの考え方も報じられている。運賃改定についても4月に札幌で開かれた国交省運輸審議会の公聴会で一般公募から選ばれた3人の市民がいずれも運賃値上げに反対の意見を述べた。JR北海道は国策により、分割・民営化によって発足した鉄道会社である。また、経営安定基金運用益の目減りは低金利政策を進めた国に責任があり、それを自主運用であり、赤字補填を固定的に補償するものではないとしてきた結果が今日のJR北海道の姿である。JR北海道は会社も社員も懸命になり、安全・安定輸送構築に向け、努力を重ねているが、20代・30代を中心とした若手社員の退職に歯止めがかかっていない。毎年300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年連続であり、将来展望が見えない不安と賃金面での不満が大きな要因となっている。JR7社間で社員の賃金等の面でも格差が広がっているがこうした流れは子会社も同様であり、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。JR北海道はこれまでさまざまな支援をいただいたが、長期にわたり人材確保も含め、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。監督官庁である国交省がJR北海道、四国、貨物の経営支援に向けた法律改正などの提案とあわせ、経営基盤の確立に向けてより一層ご尽力願いたい。」

【国労東日本本部・大沼委員長発言】

「JR東日本の経営状況は9月期中間決算においてもグループ会社全体で純利益は前年度比5.41%増の1,885億円という状況にあり、JR北海道との経営基盤の違いは否めず、同じ国鉄・分割民営化をくぐってきた人間としてみれば忍びなく、簡単には喜べない。国交省側の回答でも触れられたが、鉄道軌道整備法で黒字会社でも路線によっては鉄道の復旧については支援するとの状況であるが、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、該当するところがあるのかについてお聞かせ願いたい。また、東京オリンピックの競技スケジュールにあわせて現在、JR東日本でもダイヤの準備が進められている。一方で国交省としても混雑緩和に向けた様々な検討を進められていると思う。それでも開催中には競技観戦などで会期中1千万人ほどが首都圏に来るとの試算もあり、いまでさえ、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って、そうした事態に備えたりリスク管理というものをあわせてご指導いただきたい。さらに今年度末にJR常磐線を全線開通する準備が進められているが、まだ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。」

【国労東海本部・上野委員長発言】

「今回の要請事項にはないが、JR東海の大きな問題としてリニア中央新幹線の問題がある。現在、品川から名古屋までの各工事区で建設が進められているが、大なり小なり地域の沿線住民や自治体との間でいくつかの問題や軋轢が生じている。当然、鉄道事業者としてJR東海がこの問題を解決していくということで行なわれているが、一番大きな問題として静岡県の大井川の水問題がある。現在、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辿っている。われわれ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応じていくべきだと主張しているが、国交省としても何らかの関与をしてもらいたい。マスコミ報道によると今後三者協議を行なっていくということだが、静岡県や流域の自治体が納得するような回答をはかるべきだと考え

ている。今後どのような関与をしていくのか、お答えできればお願いしたい。さらに先日リニア実験線で車両の火災があった。国交省からこの事故の調査に入ったと聞いていない。現在、JR東海も調査中であるということだが、実験線とはいえ、国民が注目している国家的な大型プロジェクトである。乗務員のいない高速輸送機関だけに安全が担保できなければなかなか動かせない。この問題について現在、国交省がどのように関与をしているのか、お聞かせ願いたい。」

【国労西日本本部・森田委員長発言】

「2018年3月末時点で第4種踏切が全国に2,726カ所あると報道されている。JR西日本岡山支社管内に福塩線があるが、2018年9月27日にこの路線の『岩崎の一』踏切で9歳の小学校4年生の女の子が列車にはねられ死亡するという痛ましい事故があったが、同じ踏切で前年の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。この踏切の周辺は当時、宅地開発により、利用者がたいへん増えていて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西日本に要望も申し入れてきた。2014年当時、JR西日本は他の4種踏切よりも優先度が下がるということで放置してきたが、2件の事故が発生して2019年2月に1種化が行なわれた。現在も全国にある第4種踏切は宅地開発や商業施設の開発などにより、人口の増加や利用増加が見込まれる箇所が多々あると思うが、踏切での痛ましい死傷事故を撲滅するためにも踏切周辺の住民の意見等を聞くことも十分必要であり、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。先般、『鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会』の取りまとめが公表されている。『コンクリート軌道直線ホームでは段差が3cm、隙間が7cm、コンクリート軌道曲線ホームでは段差は優先してできる限り3cm、隙間についてはできるだけ小さく整備することがのぞましい。』と述べられている。これはあくまで車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全性の確保を両立しようという観点から実証試験等を通じて整理をされた目安と整理の方向とされている。列車とホームの隙間への転落、あるいは足を踏み外して転落する事象も多発傾向にあると指摘されている。大阪に学園都市線という路線があるが、ここに鳴野駅がある。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以上空いていて、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年度に全国でこうした

隙間転落の事象は829件起きているが、そのうち鳴野駅では11件発生している。この駅は一日の乗降人員が約9,000名いるが、地元の方でも安心して利用できるように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』には地元の皆さんから9,188筆の署名が集まっている。JR西日本はホーム要員を終日配置する考えはないということと隙間転落に車掌が気付いて出発したら対策を考えるという姿勢に終始している。鳴野駅の問題については2年前にもこの要請の場で話したが、2016年12月2日に衆議院国土交通委員会において大阪の鳴野駅の件で取り上げていただいた。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。鉄道事業者みずから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願いたい。」

【国労四国本部・立花委員長発言】

「四国は全国からみても少子高齢化や人口減少が進んでいて収入の減少などにより、非常に厳しい経営環境にあり、経営安定基金の運用益などで何とか現状を維持している状況にある。一昨年、『四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ』が立ち上げられ、これまで5回にわたり議論がされてきている。5回目の議論ではこれまでの中間整理案が取りまとめられているが、これまで高知県と香川県で県別の議論も行なわれ、年内には徳島県と愛媛県でも県別の議論が行なわれる予定となっている。会社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ってやってほしいとの意見も出されている。これまでの構造矛盾の解消についてはまずは国が責任をもってやっていただけるようお願いしたい。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。今後修繕も必要となっていくが、橋の修繕は多額の費用がかかり、会社の経営を圧迫する。その意味でも負担を軽減する支援策についてお願いしたい。会社のこれまで自立経営をめざして自助努力も行ないながら大幅な人減らしによる効率化施策を進めてきている。JR四国発足当時、社員は4,400名程度がいたが、いまは約半分の2,000名程度になっている。これまでワンマン化のダイヤ、駅の無人化、契約社員化、業務委託、さらには外注などさまざまな効率化施策が進められてきた。そうしたなかでいまJR四国の駅にはほとんど駅員がいないのはもちろん、トイレやゴミ箱、さらには

券売機など人件費や維持費の削減のため、廃止されてきている。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の低下のみならず、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。ここ数年、全国各地で台風や大雨など自然災害も増えているが、四国でも今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支援を進めていただくよう検討をしていただきたい。」

【国労九州本部・千々岩執行委員長発言】

「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JR九州と地域住民の話し合いはこの間、何度となく開催されてきたが、合意に至っていない。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が、路線維持には年間1億6千万円の支援が必要だとして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のぞんでいる。また、東峰村、添田町、日田市の合同会議では、路線維持の負担はできず、鉄道での復旧をめざすとしている。この間、沿線自治体はJR九州を盛り上げるためにイベントなどいろいろな取り組みを行ってきた経緯もある。そのことも含めて鉄道での復旧を求める声も強く、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い旨の報道がされた。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。九州は少子高齢化が全国平均以上に進んでいるが、業務効率化や人件費抑制を見込めるとの理由だけで運転士を乗務させない会社の姿勢は安全軽視と指摘せざるを得ない。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。」

【国労全国貨物協議会・星野議長発言】

「台風19号によって貨物の使用ルートである武蔵野線とか、中央本線、東北本線が寸断された。幸

いにも今年の西日本豪雨災害のように3ヶ月間といた期間を要せずに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。このなかで特に問題となったのは内陸に向けた石油輸送だった。山手貨物を通るルートを含めてはじめてさまざまなルートを確認して、さらには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いが、鉄道インフラ基盤という意味で国土強靱化計画の3カ年の緊急対策として実施されている。さらに豪雨対策として来年度予算にも多くの概算要求として計上されている。年々、自然災害の規模が大きくなっているが、第二種鉄道であるJR貨物からみれば全国のどこで災害が発生しても影響を受ける甚大な構造になっている。予防保全という形もあるが、鉄道インフラ基盤へのさらなる支援を重ねて要望する。国鉄改革のスキームという観点でダイヤ調整と線路使用料についての回答もあったが、この問題は毎年要請事項に入れさせてもらっている。国鉄・分割民営化を成り立たせる一つの柱が経営安定基金の運用益だが、もう一つの柱がアボイダブルルールにもとづくJR貨物の線路使用料である。この間、JR貨物の完全民営化をめざした基本問題懇談会でJR各社の完全民営化に向けたなかでの指針とされたが、この間、平成18年度末には民法の規定による20年間の再協定化も行なわれた。ただ、1987年の会社発足時には、運輸収入に占める線路使用料の割合が7.9%であったものがここ数年来、15%程度を占めるまでになっている。いくらが適切なのかという明確な基準はないが、少なくともJR貨物の経営が成り立つ一つの大きな仕組みであるだけに国交省として生産単価も含めたルールの一定の見直しも視野に置いてほしい。この間の議論の中では『当面の間』とか『完全民営化までの間』と言われてきたが、線路使用料が生命維持装置であることは間違いなく、少なくとも法的措置、担保を検討してもらいたい。貨物調整金は整備新幹線建設に伴う新たなスキームの話だが、平成23年度の利益剰余金の活用以降、いまの第三セクター会社の経営が大きく好転したのは間違いがない。この後の建設料との関係があるが、将来にわたっての財源が担保されていない。JR貨物や並行在来線の第三セクター会社の経営を支える意味からも、将来にわたっての貨物調整金の拡充と財政措置について検討をお願いしたい。国交省のワーキンググループにおいて、2018年度末までに160km/h走行を、2020年度内に特定時期の一部時間帯で下り線における210km/h走行をめざす方針が取りまとめられ、今年3月のダイヤ改正から140km/hから160km/h走行が開始された。来年度末になると思うが時間

帯走行で下り線がさらに210kmの高速が行なわれる方向で検討されている。貨物列車がはじめて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一番重要だが、北海道からの物流の流れは極めて大きなものもある。安全を最大点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。」

この後、各エリア本部および全国貨物協議会代表から出されたいくつかの質問について国交省側から再回答と補足説明が行なわれ、最後に、佐藤書記長からまとめとして「本日は真摯にご対応いただき、感謝申し上げます。私どもの方から、①JR北海道や四国の厳しい経営の状況、②不通となっているJR九州の日田彦山線の復旧、③近年多発している自然災害に対する鉄道復旧の支援・補助、④JR貨物の線路使用料と安定した経営基盤の確立、⑤鉄道構造物の大規模修繕とホームドアとバリアフリー化についての財政支援、⑥東京オリンピック開催に伴う混雑緩和対策と常磐線全線運転にあたっての安全性の確保等々についてあらためてJR各社の対応機関である各エリア本部代表が要請を述べさせていただいた。今後とも引き続き国交省にはご指導・ご支援を願いたい。」と結び、要請を終えた。

【別紙】

2019年11月5日

国土交通大臣
赤羽 一嘉 殿

国鉄労働組合
中央執行委員長 松川 聡

要 請 書

国土交通行政の円滑な推進のために日夜ご尽力されている貴職に敬意を表するとともに、日頃から私どもの要請に真摯にご対応頂いていることに心から感謝申し上げます。

ご承知のようにJRグループ7社の2019年3月期連結決算は、訪日客やビジネス客の利用拡大を背景に運輸収入を伸ばした上場4社が過去最高の売上高を更新し、JR九州は当期減益となったものの、なかでもJR東日本とJR東海は当期利益も前年度実績を超えて、JR西日本も災害影響により在来線が不通となったものの、山陽・北陸両新幹線の売上げが好調で、利用減を補いながらも、災害復旧費用225億円を特別損失に計上したことから当期は減益となりました。

一方で西日本豪雨や北海道胆振東部地震といった自然災害の影響が大きかったJR貨物、JR北

海道、JR四国の非上場3社は減収かつ営業損益の悪化等により、とりわけJR北海道は新幹線の利用減などによって運輸収入が伸び悩むとともに、管理・維持コストや除雪費の負担の影響を受け、営業損益は3年連続で過去最大となる418億円の最終赤字を計上しました。さらにJR四国と貨物はJR本業である鉄道事業が辛うじて「好調」を維持しているとはいえ、増収減益といういずれも厳しい経営環境にあります。

JR北海道は、2016年11月に単独では維持することが困難とする10路線13線区を公表して、各線区の置かれた状況や、地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方について、地域の関係者に説明・協議を重ねてきましたが、本年4月9日、2031年度の経営自立をめざして「JR北海道グループ長期経営ビジョン 未来2031」「JR北海道グループ中期経営計画2023」を相次いで発表しました。このビジョンの中でも「開発・関連事業による事業構造の変革」が強調されていますが、北海道という地域特性のなかで鉄道事業の黒字化がなかなか見込めず、関連事業による増収に頼らざるを得ない経営構造が一段と鮮明になっています。

また、JR四国についても、鉄道ネットワークのあり方を協議するための懇談会がこれまで5回にわたって開催されてきましたが、3月22日に公表されたJR四国の路線別収支状況によれば、9路線18線区のうち、黒字は瀬戸大橋線のみで、他の17線区は全て赤字路線という厳しい経営実態が浮き彫りになりました。

昨年6月15日、鉄道軌道整備法の改正法が可決・成立し、これによって、黒字事業者の赤字路線についても補助の対象とする制度が追加されることになりましたが、鉄道事業者の自助努力のみでは地方交通線における安全輸送の確保、車両新製やメンテナンス業務、駅・線路・電気設備等のインフラ基盤の整備やトンネル、橋梁の老朽化及び防災対策など公共輸送機関としての地域鉄道ネットワークを将来にわたって維持することがより困難になることが危惧されます。

他方、都市圏においても、混雑緩和・シームレス化・遅延対策といった課題に加えて、踏切事故防止のための立体交差化や踏切保安設備の整備、激甚災害に対する計画運休などの防災対策、ホームドアやバリアフリー化への対応などの問題が山積しています。

JR各社発足から32年が経過するなかで、総合的な交通体系の観点から地方と都市圏における持続可能な鉄道ネットワークの確立にむけたスキームをあらためて検証し、抜本的な改善策を示すことが一段と重要になっています。

私ども国鉄労働組合に対するこれまでの貴職の

ご理解やご協力に心から感謝を申し上げますとともに、つきましては、下記要請事項についてご検討を深めていただき、問題解決に向けてご尽力下さるようお願い申し上げます。

記

1. JR北海道及び四国会社は、経営安定基金の運用益に対する鉄道・運輸機構の利益保証が終了し、全額自主運用を余儀なくされることにより厳しい経営環境にあります。とりわけ国鉄清算事業団債務等処理法は2020年度で期限切れを迎え、2021年度以降の支援継続は法改正が必要となります。国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して「貨物調整金」制度が適用されていますが、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支援策を講じていただくこと。
2. JR九州会社は人口減少や高齢化、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、自立経営が求められながらも、厳しい経営環境に置かれていることには変わりはありません。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、すべての関係者による真摯な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っていただくとともに、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。
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、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充が求められています。モーダルシフトの一層の促進に向けて、JR貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化していただくこと。
4. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、特に安全対策を重視した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、北海道～本州間の旅客輸送はもとより、貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしており、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りません。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。
5. JR各社では、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ます。運休区間では、地元の地方自治体とJR各社で協議が進められていますが、復旧費用及び復旧後の赤字の補てんなど調整は難航しています。鉄道軌道整備法が一部改正されましたが、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。
6. 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識されました。災害発生時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。
7. トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図っていただくこと。
8. 高齢化社会の進行の中で地域の足の確保は不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を有するものですが、「地方創生」の具現化をめざす国の方針からしても地方交通線の維持は必要不可欠です。2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、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までもありません。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。また「地域公共交通確保維持改善事業」について、地方鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、LRTの導入等の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。

9. 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っていただくとともに在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。また、踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者及び道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなりましたが、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、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じていただくこと。
10. 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ますが、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直し、なお一層の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。さらに駅構内におけるエレベーターやエスカレーター等による段差解消や障がい者対応型トイレなど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。また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が3分の1を下回るにより、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという事例も発生しています。ついては、地方自治体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。
11. 大都市圏における旅客輸送の鉄道ネットワークは、各鉄道会社間の相互乗り入れの接続不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面における数多くの課題が構造的に混在しています。鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化とこれに伴う必要な要員配置など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速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図るため、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、来年7

月24日～9月6日の東京オリンピック・パラリンピックの開催中、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を徹底いただくこと。

12. 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年度末までに全線開通させ、東京都区内と仙台市内を直通で結ぶ特急列車も運行を再開する予定となっています。この間、帰還困難区域を含む復旧工事が急ピッチで進められてきましたが、現場は放射線量が高いため、のり面は草木を取り除いて表土を剥ぎ取った後、遮蔽と土砂崩落防止を目的にモルタルを吹き付け、線量を低減させるなどの困難な復旧作業を余儀なくされてきました。運転再開後に向け、今後も鉄道事業者であるJR東日本会社との協力のもと、業務に携わる社員の健康管理はもとより、全線運転再開後の旅客輸送の安全性確保も含めて監督官庁としての万全な対策と指導を講じていただくこと。

2. 交運労協2020年度制度・政策要求について

<1> 国交省総合政策局

1. 「交通政策基本法」を活かした施策について

- (1) 交通政策基本法第15条に基づく「交通政策基本計画」が策定され、今後は基本計画をもとに各地域で議論を展開することとなるが、現場の実態に即したまちづくりの具体化に向けて、引き続き関係者からの意見を聴きながら日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保や物資の円滑な流通のために、所要の財源確保など真に実効性のある施策を国と地方一体で行われたい。特に「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通政策の憲法」として策定を促しているにもかかわらず、いまだに策定されていない地域が大半であることから、目標を引き上げるとともに、複数の自治体にまたがる広域の計画策定の有効性も踏まえつつ各地域での取り組みを推進されたい。
- (2) 交通政策基本法には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」(第21条)が明記されている。人流・物流の輸送を担っている交通運輸産業は、日本経済及び地域の移動手手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。今後、生産年齢人口がますます減少していく中、こうした社会基盤産業を支

える労働力の確保が重要な課題になると見込まれており、交通運輸産業における労働力不足は、各モード共通の課題であり、我が国の経済成長にとっても大きな問題である。自動車運送事業については、官邸に「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が設置され、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」として88施策が策定された。あわせて、貨物自動車運送事業に対しては、貨物自動車運送事業法の一部改正や「ホワイト物流」推進運動の取り組み、そして国土交通省と厚生労働省が共同で設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会（トラック運送業の生産性向上協議会と同時開催）」の場で、コンサルティング事業や荷種ごとの課題の深掘り等による生産性向上等を通じた労働環境の改善の水平展開が検討されている。また、航空局内に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、今後の航空需要の増大や将来の大量退職により、大手航空会社を含めて中長期的に操縦士及び整備士等の不足が発生することが懸念される中、安定的に人材を供給するための環境整備について検討が行われ、具体的な方策がとりまとめられた。特に、トラック、バス、タクシー業界の運転手不足は深刻な状況にあり、規制緩和の導入によって、低賃金や長時間労働が蔓延するなど、労働条件や労働環境の低下が労働者不足の大きな要因となっていることから、バス・トラック運転手の労働条件を定めた改善基準告示など国による制度改正や改善が解決に欠かせない。今後とも様々な動向を注視しながら、それぞれのモード毎の課題及び対応策を政労使で検討する場を拡充されたい。

- (3) 交通政策基本法第27条で、国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図るとされている。労働集約型の典型である交通事業においては交通従事者が極めて重要な関係主体を形成しており、交通従事者も将来のあるべき交通施策の検討にあたって積極的に参画させる必要がある。従って、中央はもとより地方における交通施策のあり方を議論、検討する場、さらには地域公共交通活性化再生法第6条に基づく協議会に交通従事者の代表たる労働組合をメンバーにすべく、地域公共交通網形成計画の計画作成の手引き等に構成員の例として「労働組合の代表者」を加えられたい。
- (4) 国家がテロの標的になる現在、テロ対策は国家レベルの課題であり、事業者任せの対応だけ

では限界がある。附帯決議にも明記された道路交通の安全、船舶の保安、航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化されたい。

- (5) 2013年12月に施行された改正道交法では自転車の車道走行の原則がルール化された。また、昨年6月にも自転車の歩道通行に関する規定、車両通行帯に関する規定も改訂され、各地において自転車通行空間が整備されつつあり、とりわけ東京ではオリンピックを控えて急ピッチに進められている。ただし、その多くは自転車レーンとなっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差や混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。したがって、自転車通行空間の整備にあたっては歩道・自転車道・車道を峻別されたい。あわせて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックペイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。
- (6) 現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送やATM等の現金装填、また、現代生活に不可欠なインフラの一つとなっている宅配便やデパート配送などの集配車両には駐車が不可欠である。2018年2月20日付で警察庁より各都道府県警察等に対して「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」の文書が発出されたが、見直されたのは一部の都府県にとどまっている。また、規制緩和が実施された区間については、組合側の要望やトラック協会の要望との間に差異が生じている状況も散見される。地域住民との調整など難しい面もあるが、可能な限り現地実態に沿ったものとなるよう取り組まれたい。加えて、見直し期間は2020年度末までとなっていることから、協議等が遅れている地域を中心に、強力に推進されたい。あわせて、都市部における駐車場附置義務条例の拡充や荷捌き用駐車場の整備、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの施策を策定されたい。また、宅配便の再配達削減に資するための駅やコンビニ等の公共スペースにおけるオープン型宅配ボックスの導入が、進められていることは大いに評価しており、再配達削減につながっていることから引き続き水平展開の取り組みを加速されたい。あわせて、一定規模を

超える集合住宅等には、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を義務付けられたい。

- (7) 安全の確保のために必要な高速道路のSA・PAの駐車スペースが絶対的に不足している。高速道路各社や「道の駅」において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されていることについては大いに評価するが、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画を前倒しされたい。あわせて、大都市圏の後背地の高速道路IC付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。また、女性ドライバーが夜間働くには防犯上のリスクがあることから、SA・PAの照明など防犯対策についても講じられたい。

- (8) 真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向けては、公共交通全体として一体的なシステムとして機能することが求められ、そのためには事業者間のパートナーシップが必要不可欠である。しかし、事業者同士だけでは連携が円滑に進むことが困難なケースもあることから、国・自治体などの仲介役としての役割が重要である。地域公共交通網形成計画の策定などを通じ、強いリーダーシップを発揮し、地域における持続可能な交通体系の構築を高度化されたい。

2. シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

自家用車のライドシェアの合法化とは白タク行為の合法化であり、運行管理及び整備管など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪及び事故発生時の責任の所在についても大いに問題がある。地域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、バス・鉄道などにも負の影響を及ぼすことは必至である。したがって、自家用車ライドシェアの合法化については、自動車行政を所管する省として反対の立場で対応されたい。

3. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行して約8年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々なことから、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。

- (2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題となることから、より本質的な状況を把握している交通運輸労働者の協議会への参加を義務付けられたい。

- (3) 地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワーク、離島住民の移動や生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者だけの努力には限界がある。国のナショナルミニマムとして措置を講じなければならないことから、地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のためにさらなる拡充を図られたい。また、「労働組合」や「交通運輸労働者」が関係者としても重要であることを踏まえ、パンフレット・手引き等において明確に記載されたい。

4. 自然災害・震災対策などについて

- (1) 激甚災害等により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支援スキームがあり、赤字会社の赤字路線のみが対象だったところ、昨年の法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることとなった。しかし、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていない。附帯決議に記された内容を踏まえ、さらなる拡充を講じられたい。さらには、こうした甚大な被害が及ばないように、防災・減災対策の強化を図られたい。

① 東日本大震災で被災した鉄道の復旧をはじめ、今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件及び適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、街づくりとあわせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。

② 黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件であるが収入の算定には当該路線だけでなく、会社全体の収入が案分されること、また、長期の計画を策定することも必要となるが、長大路線であった場合でも当該被災区間だけでなく全路線での計画が必要となることなど、早期復旧の観点からこれらの要件を見直されたい。

③ 国土交通省では、近年の自然災害において鉄道用地外からの土砂流入・倒木などが被害を拡大している状況を踏まえ、「鉄道用地外からの災害対応検討会」を立ち上げ、こうした災害に対する事前防災や早期復旧のための対応策等について検討を行っている。

については、鉄道用地外からの災害対応について、鉄道以外の分野における規定等も参考に

しながら、自然災害が頻発する中、早急に制度設計を図りたい。併せて、鉄道用地に隣接する森林整備については、林野庁や当該自治体と連携した取り組みを進められたい。

- ④ 防災対策は鉄道事業の安全輸送確保にとって不可欠であるが、さらなる推進を図る必要がある。「国土強靱化のための緊急対策」における法面防護等については、鉄道事業者の経営体力はもとより、施工能力も限度があることから、3か年という期間内で可能な限り進めた上で、以降も継続的に推進されたい。また、鉄道施設が国有林や民有地、河川などに接しているため、鉄道事業者単独の取り組みでは限界がある。鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、国や地方公共団体の取り組みの強化を講じられたい。あわせて、実際の自然災害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うとともに国や地方公共団体の取り組み・支援の強化を講じられたい。
- ⑤ 北海道胆振東部地震による大規模停電では、鉄道の安全を守る信号設備が一時使用不能になった他、鉄道では信号通信機能の復旧に多大なる労力を要したため、災害時の電力確保に関する措置を講じられたい。
- ⑥ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。
- ⑦ 西日本豪雨災害による被害の実態を踏まえ、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線や陰陽連絡ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めりダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮されたい。
- ⑧ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

- (2) 台風や集中豪雨といった一定の予測が可能な災害に対して、鉄道事業者は事前に運転休止計画を決定・公表しており、利用者への影響を低減するよう取り組んでいる。また、政府においても不要不急の外出を控えるよう呼びかけ、百貨店などの店舗で臨時休業が行われるなど、一定程度浸透しつつある。しかしながら、実際には

住民や旅行者が情報を得られずに駅に訪れ、移動困難や大混雑をきたすなど十分機能しているとは言えない。したがって、運休計画内容が広く国民(利用者)に周知徹底され、混乱を回避する広報の在り方を確立されたい。また、百貨店にとどまらず、一般企業の出勤見合わせや商店等の臨時休業など、地方自治体をはじめとする関係者が連携を図り、「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体で共有できるようにさらなる取り組みを展開し、社会的な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図られたい。

- (3) 国土交通省は、鉄道施設の耐震補強について、主要駅・路線から進めていくとしているが、特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の人命を守り、安全を確保するため主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策、対象要件の緩和を講じられたい。また、高架橋については、倒壊した場合、近隣の地域のみならず、緊急車両の往来などにも多大な影響が生じ、救助活動などさまざまな初動対応が遅れてしまうことが想定されることから、断面輸送量によらず高架橋の耐震対策をされたい。
- (4) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識された。ただし、生活物資輸送などの支援に役割を果たすには、多様な輸送モードの維持・確立が重要である。したがって、各モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みを講じられたい。あわせて、発災時における物資の円滑な流通に向けて、物流の基幹的広域防災拠点を各都道府県に設置されたい。さらには高度化された物流結節点の整備も促進されたい。また、東京港などの主要港湾においては、渋滞解消に向けたモデル事業として一部のコンテナターミナルで早期のゲートオープン等の試みが行われているが、それ以外では8:30~16:30に限定されており、東京港湾地区などは未だ改善されているとは言い難い状況である。「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」では、アジア主要港並みのサービスを実現させるための一環としてコンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について取り組むことが施策として掲げられているが、実現に向けた取り組みの進捗について明らかにされたい。

- (5) 今後も自然災害の発生が想定される中、旅客や働く人の安全、航空物流インフラを維持するためには、空港において防災と減災の観点であらゆる事態を想定した事業継続計画（BCP）の適切な運用が求められる。国際貨物地区は、上屋施設、ライフライン及び連絡道路、貨物の保税蔵置場など、管理する事業者や関係省庁が多岐にわたるため、各事業者間の連携が必要であるため下記の通り取り組みたい。
- ① 災害発生時に旅客のみならず、貨物や空港で働く者の安全を十分に確保できる体制作りを国が主導で行う。
 - ② 地方管理空港等も含めた全国の空港における「A2-BCP」の策定とそれに基づいた空港会社、貨物会社、航空会社、税関など事業者間の連携、および訓練の実効性の確認を国が行う。また、改善が必要であれば国が行う。
 - ③ 主要空港の建物、および上屋施設、ライフライン、連絡道路等の保守管理、安全性の検証を国が定期的に行う。
 - ④ 保税エリアにおける滞留貨物への対応など、非常時における官民連携の現場課題の検証を国が主導で行う。
 - ⑤ 現行のコンセッション空港および導入を検討している空港については、設置管理者と運営権者の非常時における役割分担を明確化した体制作りを国が主導で行う。
 - ⑥ 災害時発生時においては、空港に連結している公共交通機関や周辺道路等、各交通網との連携が適切に行われるように事業者間の調整を行う
- (6) 台風や大雪等の異常気象時におけるトラックの輸送安全の確保について、貨物自動車運送事業法の改正により、荷主から、安全な輸送の確保が困難な状況での運行を強要するような行為があった場合は、荷主に対して是正に向けた国土交通大臣等からの働きかけや要請、勧告・公表の対象となったことは評価したい。また、異常気象時の輸送をその時点で抑制するとの観点から、貨物自動車運送事業輸送安全規則に異常気象時における輸送の在り方の目安等を定めることとなったことについては評価するが、降雨時や暴風時の強さと輸送の目安については、国土交通省から示されている「雨量や風速」に加え、既に策定されている内閣府の警戒レベル（相当情報を含む）および気象庁風力階級表（予報）なども加味した新たな目安を策定するとともに、荷主に対しても広く周知されたい。あわせて、輸送を中止しないことを理由に行政処分を行う場合は、荷主との背後関係を把握され、荷主勧告制度を積極的に適用されたい。加えて、適正化の巡

回指導の際にも実態を聴取されたい。

5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化及び維持活性化に向けて

- (1) JRをはじめとする地方鉄道は、人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、鉄道の特性を発揮することが困難となり、厳しい経営環境に置かれている。その結果、事業者単独で維持することが困難な線区が全国各地に存在しているのが実態である。鉄道は、人流のみならず物流においても主要な幹線輸送機関としての役割を果たしてきており、赤字＝廃線ありきではなく、地域ごとの事情に応じて将来を見据えた総合的な対策が求められている。ついては、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行われたい。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られたい。また、JR北海道やJR四国、JR貨物に対してこの間、累次に亘る支援が行われており、2021年度以降の支援策については法改正が必要となる。したがって、新たな支援策については、必要な財源確保と恒久的な法制化に向け、さらなる協議と具体的な措置を講じられたい。
- (2) 社会資本の適正な維持、更新は安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本である。鉄道施設の維持、管理はこれまで、原則として施設保有者である事業者の責任で対応してきたが、道路や河川、港湾などの他社会資本の取り扱いを参考にし、かつ事業者の経営体力等を加味しつつ、国における支援のあり方を検討されたい。また、地方鉄道における設備改良や車両新製などは、事業者の努力だけでは限界があることから、国による助成を行うとともに、近代化に伴う固定資産に対する税務上の減免措置及び老朽化が著しい車両の更新支援策を講じられたい。
- (3) トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を超えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となってくる。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹であるが、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図られたい。新幹線については全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金制度が廃止され、より老朽化が進む在来

線を含め、当該スキームを参考とした鉄道設備全般に係る老朽化対策支援策を講じられたい。

- (4) 2000年の鉄道事業法改正以降、全国の地方鉄道で廃線が続いている。地域の足の確保は超高齢化社会の進行の中で不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を与えるものであり、「地方創生」をスローガンとする国の方針からしても必要不可欠である。地方鉄道の維持活性化に向けた支援策の強化を図られたい。

6. 高速道路料金に関する政策について

- (1) 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中問答申を受けて、国土交通省は、2013年12月20日、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を発表し、現行の割引料金を再編するとして、割引率の縮小が図られている一方で、大口多頻度割引の拡大、さらには、本四架橋の通行料金が引き下げられることとなった。「交通政策基本法」では、国民利用者の視点に立って交通機関同士が連携を強化し、交通に関わる総合的ネットワークを維持、発展させなければならないとする「交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携」が明文化されており、附帯決議では「交通インフラの料金や運賃等についてはバランスある水準となるよう配慮する」よう明記されている。したがって、高速道路を含めた自動車交通政策については、総合交通政策の観点に立脚した適切な制度設計を図られたい。
- (2) 交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。したがって、ETC2.0車載器装着車かつ事業用自動車に限り1年拡充された大口・多頻度割引の割引率50%の恒久化や、現状で大口・多頻度割引の恩恵を受けられない、主に一般道を利用する営業車を高速道路へ誘導を図るための新たな割引制度の創設、主に荷主の責に帰す事由による軸重違反への割引停止に関する配慮など、適正な高速道路料金制度の確立に向けて取り組まれたい。また、一般乗用旅客自動車(タクシー・ハイヤー)の通行時、旅客が身障者手帳を有しているときに限り、一般車同様通行料の割引を検討されたい。
- (3) ETC2.0車載器搭載車両を対象とした一時退出時の料金通算施策について、「道の駅」に立ち寄った後、退出したインターチェンジに戻るより1つ先のインターチェンジから乗り継ぐ方が距離的・時間的に優位な場合があるなど、実態を踏まえて、時間、出入りインターチェンジ、立

ち寄り要件等について、より柔軟な施策の適用を講じられたい。あわせて、水底トンネルや長大トンネルなど、法令により迂回走行する場合もその対象に加えられたい。

- (4) これまでの道路政策によって疲弊しきった本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は、新たな高速道路料金制度により壊滅的な打撃を受けることとなり、そこで働く者の雇用を奪うこととなる。それに伴い、災害時における緊急輸送などへの船舶の活用も叶わず、被害拡大も懸念されることから、事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。また、各種道路施策については、各公共モードによる輸送に与える影響を十分に考慮したうえで、イコールフットィング、総合交通政策推進の観点に基づき実施するよう改められたい。

7. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について(略)

8. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について(略)

9. 改正タクシー3法について(略)

10. 安全性優良事業所(Gマーク)及び「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について

2019年度には認定事業所が全事業所の30%を超えるなど、Gマークの取り組みが進展していることは大いに評価できる。引き続き、荷主への周知と、より小規模の事業所への浸透に向けて、Gマークをより権威のある制度とするための施策を強化されたい。あわせて、取得に対するより一層のインセンティブが働くよう保険料の引き下げや公共団体等による入札における優遇策などを検討されたい。なお、安全性優良事業所の認定後に、新たな事実に基づき再評価されることとなる「安全性に対する法令の遵守状況」について、他の省庁による刑事・行政処分も端緒とされたい。また、2011年4月から始まった「貸切バス事業者安全性評価認定制度」は、具体的なインセンティブが無いため、認定における付加価値を導入することが求められている。したがって、制度に対する利用者や旅行業者の認知度の向上及び認定事業者に対する優遇措置など本制度を実効あるものとするための施策を講じられたい。

11. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について(略)

12. 高齢者の就業促進について

- (1) 雇用と年金の接続のため、段階的に65歳までの希望者全員の雇用確保措置がとられているが、法定定年年齢が60歳の現状において、定年前後の職務内容が同一でも賃金を引き下げられている実態があり、継続雇用者のモチベーション低下をもたらしている。したがって、少なくとも特別支給の老齢厚生年金(報酬比例部分)の支給開始年齢と法定定年年齢を接続されたい。
- (2) 超高齢社会の到来を念頭に、老年学会等から高齢者の定義を75歳以上とすべきと提言された。現役世代の延長は、年金等の保険料負担者の増加や社会保障費用の削減、人手不足対策としては有効であるものの、業務によっては、労災事故や健康起因事故の増加などのリスクをはらんでいる。したがって、身体能力を要する自動車運転の業務など、業種・業務ごとの実態を踏まえた年金支給開始年齢の設定、また、年齢に応じた身体負担の軽減に向けて、企業横断的な雇用の受け皿の創設も検討されたい。

13. 悪質クレーマー(カスタマーハラスメント)への対策強化について

近年、様々なハラスメントが社会問題化しているが、交通・運輸産業においても悪質クレーマー(カスタマーハラスメント)が大きな問題となっている。例えば、鉄道では単なるクレームにとどまらず、暴力行為にまで発展しており、実態調査結果が毎年発表されているが、高い水準で横ばいとなっているとともに、タクシーやバスにおいても類似した事象が報告されている。したがって、カスタマーハラスメントの実態把握や調査活動を行い、撲滅に向け防犯対策・周知徹底活動の強化など、事業者と連携して取り組まされたい。

<2> 国交省鉄道局

1. 都市鉄道の整備促進等について

- (1) 都市鉄道ネットワークは、これまでの整備の結果、相当程度拡充されてきているが、他の鉄道会社の路線との接続の不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面における課題がなお存在する。については、速達性向上と交通結節機能高度化を図る都市鉄道利便増進事業を促進および拡充されたい。
- (2) 地下高速鉄道整備事業費補助金については、事業計画に見合った所要の補助額を確保するとともに、補助制度の拡充を図られたい。

- (3) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化など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を図られたい。

2. 地域公共交通の維持・活性化等について

- (1) 全国96者の地方鉄道事業者のうち69者(72%)が経常赤字を計上しており、2008年度以降、全国で327kmの鉄軌道が廃止された。地方鉄道は、地域にとっての生活路線であるとともに旅行者にとっては二次交通の役割を果たしている。については、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいっそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公設民営方式の持続的な安定経営を図られたい。また、各エリアで公共交通のあり方が協議され始めているが、地域や事業者とともに、国土保全や地域振興並びに観光なども含め、広域な交通体系を視野に入れた総合的な検討を行い、鉄道をはじめ人流・物流のための持続可能な交通ネットワークの構築に向けて進められるよう、さらなる支援の強化を図られたい。あわせて、現行の縦割の予算配分の枠を越えた財源確保に努められたい。
- (2) 現在、国内では、2013年に始まった全国10種類の交通系ICカード相互利用サービスにより、同カード1枚で公共交通機関を利用できるエリアが大幅に拡大している。しかし、導入費用等が隘路となって同カードが利用できない地域も未だ存在する。については、利用者の利便性向上のため、交通系ICカードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大に向け、事業者に対する導入に係る財政支援措置を拡充されたい。

3. 整備新幹線の建設および並行在来線の維持等について

- (1) 並行在来線と引き続きJRが経営する在来線(いわゆる「枝線」)については、特に安全対策を重視した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すること。また、三セクの安定した経営基盤の確立を図るために、「経営安定基金」等の措置と恒久的な税制上の優遇を図るとともに、貨物調整金及びJR貨物の線路使用料に係るアボイダブルコストルールについて現行制度を維持し、必要な財源を確保(特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等)されたい。
- (2) 整備新幹線については、全国新幹線整備法に基づいて整備がなされ、全国の新幹線ネットワ

ークを構築し、日本の社会・経済の基盤を築いてきたところである。その整備新幹線の貸付料は受益の範囲内で設定され、JRが建設費の負担をしないことがスキームの根本を成している。人件費や資材価格の高騰などにより、建設費用が増大していると言われるが、前述のスキームを堅持されたい。

- (3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進め、北陸新幹線とともに早期開業に向けた必要な措置および財源を確保されたい。
- (4) 国土交通省の青函共用走行区間等高速化検討WGは、時間帯区分案における時速200km以上での高速走行をめざすとしているが、その実施にあたっては、安全性を十分担保されたい。また、青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしており、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを維持されたい。併せて、新幹線の高速化施策は、北海道～他エリア相互間の、総合的な人流・物流網の検討が前提としてあるべきであり、検討状況や将来ビジョンを明確にされたい。
- (5) 四国地方は、新幹線導入に係る計画（四国新幹線、四国横断新幹線）が日本で唯一「基本計画」止まりとなっているエリアであり、四国の公共交通の利便性は相対的に低下し、高齢化・人口減少の進展も相俟って、鉄道特性を発揮しがたい状況である。一方、「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査（2014年）」によれば費用便益比が1を上回り、新幹線整備の妥当性が確認されたこともあり、地元では「四国新幹線整備促進期成会」が発足するなど、地域を挙げて機運が醸成されている。圏域内における高速交通体系の総合的な整備とともに、他圏域や大都市圏とを結ぶ交通ネットワークの拡充が四国地方にとっては不可欠である。ついては、2008年度以降調査の予算措置が無い中で事実上中断していることから、基本計画の整備新幹線計画への格上げに向けた調査の早期再開を行われたい。

4. モーダルシフトの促進について

- (1) 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、モーダルシフトが進まない現状にあることから、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充を図られたい。また、その受け皿としての貨物鉄道の施設整備に向けた施策として、貨物駅の設備更新の促進や国際

物流を視野に置いた港湾荷役施設との連携を含めた輸送環境の整備、国際規格である40ft背高コンテナを輸送可能とする低床貨車の開発に向けた継続的な支援、さらには集配車両の駐車や私有コンテナの留置のための無償スペースの確保など、利便性向上に向けた施策を講じられたい。

- (2) モーダルシフトの一層の促進に向けて、JR貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、税制上の特例措置等を拡充・強化されたい。

5. 鉄道の安全・防災対策等について

- (1) A T S 装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設されたい。
- (2) 鳥獣の進入による輸送障害について、他省との連携強化を図り、国土交通行政の立場から主体的かつ積極的な対策を講じられたい。
- (3) 全国のトンネル・橋りょうをはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超えるものも増加する一方であり、大規模改修等の必要性が高まっている。これに対応するための設備投資や修繕は鉄道の安全を担保するためにも不可欠なものであるが、事業者にとっては相当な負担を課すものであり、予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進んでいない事業者への支援推進を講じられたい。併せて、現在、政府の規制改革推進会議において、インフラの安全性確保に向けたイノベーションとして、従来の目視検査・打音検査による点検検査方法を新技術で代替するなど、制度の在り方について横断的な見直しが検討されている。ついては、国土交通省としても、保守部門における深刻な人手不足の現状を踏まえ、デジタル技術の実用化に向けて取り組まれたい。
- (4) 青函トンネルについては、北海道新幹線の新函館北斗開業に伴い、日本経済・社会の人流・物流双方において、その重要性がさらに高まっている。ついては、同トンネルの維持・管理について、JR北海道の経営安定を念頭に、北海道新幹線整備の推進と合わせ、中長期的な改修計画と財政措置等を講じられたい。加えて、本四架橋（瀬戸大橋）についても、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道を有する連絡橋であり、将来の四国新幹線整備に向けても重要であるにもかかわらず、JR四国の経営体力・収入規模からすれば、桁

外れの巨大構造物であり、過去の耐震補強工事におけるスキームを参考にした財政措置等の負担軽減を講じられたい。

- (5) 踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が成立し施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者及び道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなった。踏切事故は依然多く、何らかの対策を講じることが急務であるが、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である。ついては、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。

6. バリアフリー設備の整備促進等について

- (1) バリアフリー法の基本方針では、1日の利用者数3,000人以上の駅については2020年度までに原則100%のバリアフリー化が整備目標とされており、整備は着実に進捗している。

については、バリアフリー施設の整備にあたっては、その維持・管理及び更新に係る費用負担のあり方まで含めた制度設計を講じられたい。また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が1/3を下回ることに伴い、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという例も発生している。ついては、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当されたい。

- (2) 高齢者や身体にハンディキャップを持つ利用者をはじめとする「交通弱者」への対応は、障がい者差別解消法が施行される中、強い社会的要請に基づく喫緊の課題である。鉄道事業者は事業の特性上高い公共性を持つものの、事業者単独で行う対応は困難を極め、限界に迫っている。加えて訪日外国人が急激に増加している状況や、東京オリンピック等の国際イベントの開催に向けても、国・地方自治体やボランティア団体等の民間活力を活用した、「社会全体で交通弱者を含めた利用者の安全を確保し、支えていく仕組み」の構築について、事業者との連携を深め、ソフト面からの強化を図られたい。

また、車椅子使用者の単独乗降については段差や隙間等に関する目安や整備の方向性が示されたところであるが、安全の確保を大前提としたうえでの整備促進を図るため、適正な指導とともに財政措置を講じられたい。

<3> 国土交通省自動車局

1. 安全・安心なバス事業の確立について

- (1) 厚生労働省が2018年に行った自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、バスの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は74.6%、同じく改善基準告示違反事業場数は50.6%となっている。国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行っているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

- (2) 2016年12月に改正道路運送法が成立し、貸切バス事業許可の更新制等が導入されたが、参入段階での規制強化を図るとともに、事業許可の更新制を厳格に運用することによって、悪質な事業者を排除し、貸切バス事業の正常化に努められたい。また、現時点における新規許可および更新許可の件数について明らかにされたい。

- (3) デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査および設置に対する補助制度を拡充されたい。

- (4) バス運転者の定期的な医学適性検査と脳疾患、心臓疾患、SASなどのバスの運転に支障を及ぼすおそれのある主要疾病に対するスクリーニング検査などの措置を義務化し、併せて補助制度を確立されたい。

2. バス運転者の確保・育成について

- (1) バス運転者の確保については、長時間労働であるにも関わらず、年間所得で全産業平均より約2割低いという実態を改善しない限り、真の解決はありえない。バス運転者という職業の価値に見合った賃金という意味では、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要である。現在の総括原価方式においては、費用は地域ブロックの標準原価と事業者の申請値の和半値を算定値として算出することになっているが、この方式ではバス運転者の賃金水準を改善するには無理がある。ついては、賃金等の労働条件の改善が適切に反映できるよう、運賃の上限認可の基準となる人件費等の算定方法について見直しを検討されたい。

- (2) 女性のバス運転者の確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。ついては、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策として厚生労働省所管の両立支援等助成金

制度があるが、制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

- (3) 現在、深刻なバス運転者不足の解決策として第二種免許の受験資格の見直し、警察庁の「第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議」において検討されている。年齢要件の見直しについては、あくまで安全の確保が確実に担保されることを大前提に検討されたい。

3. 運賃・料金の適性収受について

高速乗合バスは、新高速乗合バス制度への移行に際して、運賃・料金については一定のルール化が図られたが、通年で割引適用を図るなど、公示運賃から下限割れしているケースも見られる。バス産業を持続可能な産業とするためには、値下げ競争という消耗戦から脱却し、適正な運賃・料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることによって、魅力ある産業とすることが不可欠である。については、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念されることも踏まえ、あらたに「高速乗合バス運賃・料金制度検討会」(仮称)を立ち上げ、運賃・料金の適正収受の状況について検証を行われたい。

4. 地方バスの維持・活性化等について

- (1) モータリゼーションや少子高齢化・人口減少が進む中、バスなどの公共交通利用者は地方部を中心に減少を続け、事業者の自助努力だけでは維持することが困難となっている。持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、地方公共団体・事業者・地域住民などの関係者が、自らの地域における公共交通の課題を認識し、地域の実情に合った交通体系の構築に連携・協働して取り組んでいくことが求められている。ところが、現行制度では、法定協議会の構成員以外の事業者が、都市中心部の高採算性路線のみに参入することで、関係者の連携・協働による取り組みが阻害される懸念がある。現行の「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」においては、オフピーク時間帯の利用者利便の低下にのみ着目することにより、クリームスキミングの要件として通勤・通学時間帯など需要の多いピーク時間帯のみの参入を定義している。同処理要領が定められた2001年は運輸行政における需給調整規制の廃止が政策課題とされていたが、2007年の地域公共交通活性化・再生法および2013年の交通政策基本法の成立を画期として、わが国の国土交通行政は、少子高齢化の進展という人口動態の変容を踏まえながら、地域の多様な主体の連携・協働によって地域公共交通を面的にネッ

トワークとして維持していく方向に大きく舵を切ったはずである。したがって、同処理要領におけるクリームスキミングの要件は、現在の国土交通行政の政策課題とは齟齬を来しており、見直しを検討されたい。

- (2) 多数の旅行者が利用する地域の乗合バスにおいて、共通ICカードが使用できない実態が未だ存在している。については、地域の利用者および域外からの旅行者の利便性向上に向け、ICカード(10カード)の相互利用または片利用共通接続システムの導入に向け、財政支援措置を拡充するとともに維持管理費用についても補助対象とされたい。

5. 都市バスの利便性向上について

バス輸送サービスの向上によりバス利用の促進、自家用車利用からの誘導を図ることは、道路交通の円滑化を推進する観点から重要であるが、都市部を運行するバスは、道路混雑により定時運行の確保が困難な状況にある。

については、交通サービス利便向上促進等事業により、都市部における環境問題の改善やバスの安全性と利便性の向上に向け、公共車両優先システムやバスロケーションシステムの導入などITシステムの高度化に要する経費に対する補助の拡充を図られたい。

6. 貸切バス等の利便性向上について

交通結節点としての都市の鉄道駅周辺では、総じてバス乗降場の整備が不十分である。たとえば、東京駅周辺におけるバス停は高速バス11箇所、路線バス4箇所に点在し、乗継利便性は低位に置かれたままである。2016年4月には、鉄道と直結したバスターミナルとして「バスタ新宿」が開業し、それまで19箇所に点在していた高速バス停を集約したが、こうした取り組みは緒についたばかりである。

については、シームレス化や観光立国実現の観点から整備を加速していくために、国が主体となり、関係する自治体・事業者等との連携・調整を図り、バス乗り場の集約化について取り組みを強化されたい。

V. JR東日本組織対策委員会について

国労は、第190回拡大中央委員会において、全職場から安全・仕事総点検運動を展開し、JRおよびグループ会社における新賃金・労働条件改善要

求を掲げ、創意工夫した取り組みを追求しながら、日常的な職場闘争を強化し、2020年春闘を組織拡大と一体のものとして強化することを確認してきた。

この間、全国統一行動として組織拡大を喫緊の課題として提起し、さまざまな取り組みを継続してきたが、この運動を継承し、さらに発展させるためには国労組織の拡大は必須の課題である。

こうしたなか、JR各社においては各組合が要求を提出し、2020年春闘が闘われている最中に、JR東日本会社において、過去2年間、「2018春闘の総括」をめぐって組合員不在の内部抗争に明け暮れ、多くの脱退者が続出させてきたJR総連・JR東労組が、ついには分裂するという事態を迎えた。

JR東日本会社内においては、過半数労働組合の消滅により、2018年度より事業所ごとの過半数代表選挙が行なわれているが、二年目を迎えた過半数代表者選挙では、各級機関の並々ならぬ奮闘により、社員代表選出のみならず、安全衛生委員の選出をも勝ち取るなど国労組合員が中心となって社員の不安や不満、悩みを集約し、信頼を勝ち取るなど多くの成果を得てきた。

こうした情勢を受け、2020年2月12日に開催した第9回中央執行委員会において、本部は組織の最重要課題である組織強化・拡大の目的達成のために、「JR東日本組織対策委員会」の活動を強化し、JR東日本における組織強化・拡大の取り組みに集中することを確認した。

その上で、組織拡大を勝ち取るための総力戦を展開することを指示した。

<闘争指示第9号> (2020年2月13日)

1. 当面する「組織拡大・全国統一行動」の取り組みについて

- (1) 第190回拡大中央委員会での議論を踏まえて、組織拡大・全国統一行動の確実な実行に向けて全力をあげること。特に2020年春闘勝利と組織拡大の取り組みと結合し、わけても新規採用対策に全力をあげること。具体的には、全国エリア組織部長会議(2月23日)で現状の分析と当面の運動展開について意思統一を図っていく。
- (2) 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6月7日～8日開催の「第14回組織強化・拡大経験交流集会」の成功を期し、全力をあげること。
- (3) 東日本本部ならびに関係9地本は、会社と他

労組の動向に注視しながら、あらゆる情報を機関に集中すること。また不安や動揺を強めている他労組の組合員の悩みや相談に積極的に関わりながら、ものが言える健全な明るい職場づくりに向けて国労が中心となって働きかけを強めていくこと。

- (4) 本部と東日本本部が連携して「組織部情報」を発行するので、掲示板等で活用し、他労組組合員への宣伝も含めて情報を伝達すること。

2. 「JR東日本組織対策委員会」の目的と構成について

- (1) 国労の最重要課題である組織強化・拡大に全力を傾注するために、JR東日本において緊急に集中した取り組みを行う。
- (2) 第190回拡大中央委員会で確認された闘争方針に基づき、2020年春闘の闘いから組織拡大を勝ち取る。
- (3) JR東日本における現状を把握し、有効な組織対策を講じる。
- (4) 「東日本本部指示第19号」による過半数代表者選挙の取り組みに全力をあげると共に未加入者に対する働きかけや情勢に対する認識と意思統一を徹底する。さらに、各地方本部における取り組みを強化し、国労総体が一致連携して取り組みを進める。
- (5) JR東日本組織対策委員会の構成は以下の通りとする。

対策委員長	佐藤 裕樹 (国労本部書記長)
事務局長	伊藤 隆夫 (国労東日本本部書記長)
副事務局長	石井 正彦 (国労東京地本書記長)
事務局	本間 誠 (国労本部組織部長) 武田 幸喜 (国労東日本本部組織部長) 横倉 一夫 (国労東京地本組織部長) 赤沼 廣行 (国労水戸地本書記長) 田中 泰伸 (国労八王子地区本部書記長)

3. JR東日本組織対策委員会開催日

- JR東日本対策委員会第1回対策会議
(2020年2月27日)
- JR東日本対策委員会第2回対策会議

- (2020年3月6日)
J R 東日本対策委員会第3回対策会議
- (2020年4月3日)
J R 東日本対策委員会第4回対策会議
- (2020年7月17日)

Ⅵ. 第7回国労フクシマ交流・ 視察学習会について (2019年11月23日～24日)

2011年3月の東京電力・福島第一原発事故から8年半が過ぎたが、事故は依然として収束の見通しも立たない状況である。事故により4万人を越す被災者が厳しい避難生活を余儀なくされ、震災関連死(原発震災関連死)は2,000人を越え、健康不安や将来への不安など様々な問題が引き起こされている。また、事故の収束作業は依然として難航し、溜り続ける汚染水の海洋放出問題に加えて2022年夏にはタンクに貯蔵された大量の汚染水が満杯となる処理問題など、深刻な放射能汚染は先の見通しが立たないものとなっている。

福島第一原発事故以降、国内に54基あった原発のうちすでに24基の原発が廃炉になり、原発や関連施設の老朽化と莫大な維持費が問題となるなかで、政府・電力会社が進める再稼働は9基にとどまり、日立は英国で計画していた原発建設の凍結を決めたほか、東芝も海外案件から撤退するなど原子力推進政策は国内外において誰の目から見てもはや八方塞がりの状況にある。7月31日にはようやく福島第二原発1～4号機の廃止が決まったが、第一原発6基の事故処理・廃炉に並行しての第二原発4基の廃炉は作業員の確保も容易ではなく、約1万体の使用済み核燃料の搬出先がないことも深刻な問題となっている。

にもかかわらず、東京電力ホールディングス(HD)、中部電力、日立製作所、東芝の4社は8月28日、沸騰水型軽水炉(BWR)事業の共同事業化を検討することで基本合意したと発表した。最終的には、4社連合を土台に、建設が中断されている青森県の東通原子力発電所の共同事業化を検討していく模様だが、一方で、福島第一原発事故を引き起こした当事者の東京電力の経営陣は、いまだその責任を取らないまま今日に至っている。

この間にも、東電経営陣の刑事責任を問うため全国の1万5千人が告訴・告発を行い、検察庁が不起訴とした。しかし、検察審査会が強制起訴を決め、東京地裁で1年9カ月にわたり、37回に及ぶ公判が行われたが、2019年3月に東電経営陣に対して業務上過失致死罪で禁固5年が求刑されて結審、9月19日に東京地裁で判決が言い渡されたが、

不当にも経営トップらの刑事責任は認められなかった。

こうした情勢のもと、安倍政権が目論む東京オリンピック・パラリンピックの「祝賀ムード」に流されることなく、東電福島第一原発事故の教訓を風化させず、原発再稼働阻止と再生可能エネルギー政策への転換、脱原発社会の実現に向け、帰還困難区域をはじめ、2020年3月末の全線運転再開をめざして進められている常磐線復旧対策の現状を視察しながら、第7回目となる原発事故被災地での現地交流・視察学習会を取り組んだ。

<闘争指示第9号> (2019年9月19日)

1. 日 程
2019年11月23日(祝・土)～24日(日)
2. 内 容
 - (1) 東京電力福島第一原発事故被災地視察
 - ①常磐線全線運転再開に向けた現状視察 ②避難指示解除区域の現状視察 ③除染済土壌等保管状況の現状視察等
 - (2) 福島第一原発廃炉作業の現状と課題についての学習会
 - (3) 現地からの報告と交流
3. 日 程

【11月23日 現地視察】
福島駅西口11:20出発⇒川俣道の駅⇒常磐線除染・復旧工事状況視察(浪江駅～夜ノ森駅)⇒帰還困難区域車内視察(双葉町～富岡町間)⇒Jビレッジ臨時駅周辺視察⇒広野I.C.⇒(磐越道経由)⇒郡山I.C.⇒「ホテルプリシード郡山」17:30着予定・夕食懇談会18:00
 <全行程バス移動>

【11月24日 交流学習会】
『交流学習会(Ⅰ)』9:00～10:00(B1F「スクエア」)
 ※ 昼食11:30～(ホテルプリシード郡山内)
 『交流学習会(Ⅱ)・現地集会』12:00～15:15(2F「芙蓉の間」)
 <会場> ホテルプリシード郡山
 〒963-8004 福島県郡山市中町12番2号
 ☎ 024-925-3411
4. 交流学習会次第

『参加者交流学習会(Ⅰ)』(24日9:00～10:00)

 - (1) 司会・開会挨拶 国労仙台地本
 - (2) 主催者挨拶 国労本部
 - (3) 報告 『福島第一原発廃炉作業の現状と労働問題』(仮題)
狩野 光昭氏(国労議員団)
 - (4) 閉会挨拶 国労水戸地本

『現地交流学習会(Ⅱ)』(24日12:00～15:15)

- (1) 司会・開会挨拶 国労水戸地本
- (2) 主催者挨拶 国労本部
- (3) 来賓挨拶 福島県平和フォーラム
- (4) 講演 「原発災害から8年8ヵ月 学校現場の現状と課題」
日野 彰氏（福島県教職員組合双葉支部書記長）
- (5) 報告高校生平和大使
- (6) 原発立地関係地本からの報告（各地本・エリア本部）
米子・四国・九州・北海道・盛岡・静岡の各地本・エリア本部
- (7) 意見・感想
- (8) まとめ 国労本部
- (9) 閉会挨拶 国労仙台地本・福島県支部

5. 参加要請

エリア本部（東日本以外）各1名、東日本本部3名、盛岡地本・秋田地本・新潟地本・高崎地本・千葉地本・長野地本各2名、東京地本5名、北陸地本・静岡地本・米子地本各1名、仙台地本・水戸地本各6名

Ⅶ. 大規模自然災害に対する支援の取り組みについて

台風15号および19号による被災に対する緊急カンパの取り組み

2019年9月9日に関東地方を襲った台風15号による住宅被害は1都7県で計7万6千棟にのぼり、千葉県で観測された最大瞬間風速は57.5メートルを観測、損壊した電柱はおよそ2,000本にのぼった。9月9日午前7時50分には、関東地方で、最大約93万軒で停電となったが、これは2011年の東日本大震災以降では最多の軒数となった。

さらにこれに追い打ちをかけるように10月12日から13日にかけて関東甲信越および東北地方を襲った台風19号は未曾有の暴風と記録的豪雨により、71河川140箇所ですべて堤防が決壊し、土砂災害は20都県950件に及ぶなど各地に甚大な被害をもたらした。

東日本管内の鉄道への影響も、千曲川の堤防決壊により、長野新幹線車両センターで浸水被害を受けた北陸新幹線車両がすべて廃車となり、水郡線・吾妻線をはじめとして各線区に復旧に長期間を要する重大な被害を与え、災害救助法適用自治体は14都県390市区町村を数えるなど東日本大震災を超えて過去最大規模となった。

本部は、10月15日に開催した第4回中央執行委員会において、台風15号および19号による被災者

の生活支援や安心・安全の確保、さらに被災地の復旧・復興に向けて、組合員を対象に組合員一人1,000円を目標として全国的な義援金のカンパ活動の取り組みを展開し、集約した総額418万円の緊急激励カンパについては以下の取り扱いとした。

「台風15号および19号による被災に対する緊急カンパ報告」(2020年1月14日)

1. 台風15号被災組合員への見舞金 (59名)

- (1) 対象者 台風15号によって、家屋浸水や損壊、断水等の被害に遭われた組合員59名(千葉地本)とする。
- (2) 見舞金額 一世帯2万5千円を基準として見舞金を支給する。

2. 台風19号被災組合員への見舞金 (94名)

- (1) 対象者 台風19号によって、家屋浸水や損壊、断水等の被害に遭われた組合員94名(仙台地本17名・水戸地本6名・高崎地本1名・千葉地本22名・東京地本35名・長野地本12名・静岡地本1名)とする。
- (2) 見舞金額 一世帯2万5千円を基準として見舞金を支給する。

Ⅷ. 新型コロナウイルス感染拡大防止対策の取り組み

新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、安倍首相は2020年4月7日、東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡の7都府県を対象区域に指定し、「緊急事態宣言」を発令した。さらに4月16日には対象を全都道府県に拡大することを決定した。その内容は、宣言の対象地域となる知事が、新型コロナウイルス感染症が「(1)国民の生命・健康に著しく重大な被害を与える恐れ、(2)全国的かつ急速な蔓延により国民生活・経済に甚大な影響を及ぼす恐れ」があることを理由に不要不急の外出自粛や多数の人が集まる大規模施設には使用停止を要請するもので、当該地域の知事がイベントの開催制限も含めて私権制限を伴う措置をとることが可能となり、事業者が正当な理由なくこれに応じなければ「要請」より強い「指示」を出すというものであった。

当初は発令期間が4月8日から5月6日までとされたが、その後、東京都をはじめ、特別警戒都道府県などを対象に期間延長が決定し、最終的に5月25日に全都道府県が解除となった。

JR各社では感染爆発防止に向け、各種イベントの中止や列車の一部運休及び「減便・減車」など

運行計画の見直しを実施するとともに、社員のマスク着用等の予防対策や空調装置による車内換気の徹底をはじめ、制度の一時的変更やオフピーク通勤・在宅勤務等の導入などさまざまな施策が講じられた。

国労においても、鉄道輸送業務を担う労働組合の社会的責務として鉄道利用者の安心・安全の確保に努めることとあわせて、JR各社およびグループ会社も含めてテレワークやオフピーク通勤等の取り扱いや「一時帰休」、保存・結婚休暇などに関する労働条件の一部変更等など労働条件や諸手当等の不利益変更が生じないように申し入れや交渉の取り組みを強化した。

また組合員・家族の命と健康を最優先とする立場から、各種集会・行動、会議等の中止や自粛等の判断を行ない、指示や事務連絡文書により徹底をはかった。

さらに引き続き、新型コロナウイルス感染症対策専門家会議によるガイドライン「新しい生活様式」にもとづき、感染予防のための検温、マスク着用、手洗い・アルコール消毒、咳エチケットの徹底、身体的距離の確保等の基本的感染対策を日常的に励行することや各種会合・集会・行動・懇親会・冠婚葬祭等への出席にあたっては、集団感染予防の観点から「三つの密」（密集場所・密閉空間・密接場面）とならないよう徹底した対策を講じるよう指示した。

5月14日には東京都や大阪府をはじめ、重点的に対策を講じる13の「特定警戒都道府県」のうち、茨城、岐阜、愛知、石川、福岡の5県と、特定警戒以外の34県に対する発令が解除されたが、依然として感染の収束は予断を許さない状況にあることから、5月14日に開催した第13回中央執行委員会において新型コロナウイルスの感染拡大局面から収束が見通せない現状を受けて、7月に開催を予定していた第89回定期全国大会の延期を決定した。

その後も7月18日に予定していたエリア代表者会議および全国代表者会議を书面開催により、議題の周知徹底をはかったが、7月31日には東京都内で新型コロナウイルスの1日の新規感染者数が463人となり、大都市圏を中心に大阪府や愛知県、福岡県などでいずれも過去最多の感染者を出して全国で1,580人の感染者数が確認されるなど、第2波の感染拡大の兆候が現れてきたことから、さらに9月17日～18日に延期した第89回定期全国大会の開催方法について検討に入った。

<新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた指示文書関係>

本部（連） 新型コロナウイルス対策について

本部177号（「新型コロナウイルス肺炎」予防と当面の対応について）

本部178号（「交運労協3・2春季生活闘争勝利総決起集会」の中止および「2020年春闘勝利！3・3国労中央総行動」等の取り組みの一部変更について）

本部185号（2020国労「青年・女性・家族」中央総行動の延期について）

本部225号（「2020国労『青年・女性・家族』中央総行動」ならびに「第14回全国組織強化・拡大経験交流集会」の中止と開催方法の再検討について）

本部226号（「第91回中央・地方メーデー」および「平和といのちと人権を！5・3憲法集会」への対応について）

本部229号（「改正新型インフルエンザ対策特別措置法」に基づく「緊急事態宣言」を踏まえた国労の対応について）

本部232号（第3回エリア業務部長会議の中止および会議資料の送付について）

本部234号（新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「緊急事態宣言」に伴う国労の追加対応について）

本部235号（「第91回中央・地方メーデー」および「平和といのちと人権を！5・3憲法集会」への追加対応について）

本部237号（新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「緊急事態宣言」の全都道府県対象拡大に伴う国労の追加対応について）

本部240号（全国代表者会議の中止と議題等の送付について）

本部242号（新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「緊急事態宣言」の期間延長に伴う国労の追加対応について）

本部246号（第89回定期全国大会の開催延期と全国代表者会議の議題について）

本部247号（新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「緊急事態宣言」の一部解除に伴う国労の追加対応について）

本部248号（Web会議開催に向けた諸準備について）

本部257号（新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「緊急事態宣言」の更なる発令解除に伴う国労の追加対応について）

本部261号（新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「緊急事態宣言」の全面解除に伴う国労の対応について）

本部291号（エリア代および全国代ならびに第9回全国組検開催にあたっての考え方について）

本部296号（エリア代表者会議および全国代表者会議の中止と書面による開催について）

本部300号（全国代表者会議の書面開催および議

題について)

本部305号 (第89回定期全国大会の開催方法の検討について)

<指示第78号> (2020年5月14日)

第89回定期全国大会の開催延期について

政府は、5月6日に期限を迎えた緊急事態宣言について、全都道府県を対象に5月31日まで延長することを5月4日に正式に決定した。こうしたなか本日、東京都や大阪府をはじめ、重点的に対策を講じる13の「特定警戒都道府県」のうち、茨城、岐阜、愛知、石川、福岡の5県と、特定警戒以外の34県に対する発令が解除されたが、依然として世界的な感染の収束は予断を許さない状況にある。

本部は、本日開催した第13回中央執行委員会において新型コロナウイルスの感染拡大局面から収束が見通せない現状を受けて、7月に開催を予定していた第89回定期全国大会の延期を決断した。各級機関は組合員・家族と仲間の命と健康を守るため、あらゆる局面において万全の感染防止対策を行うとともに、終息後に備えた運動の準備と構築に腐心することを訴えるものである。

記

1. 第89回定期全国大会は、新型コロナウイルスの感染拡大が収束した段階で速やかに開催する。但し、2020年度全国大会代議員選挙については、規約第19条等の取り扱いにより、2019年度中に実施するものとする。
2. 大会開催までの当面する取り組みや財政方針などについては然るべき時期に機関会議を開催するものとし、別途提起する。

○第89回定期全国大会の開催延期について (2020年5月14日)

政府は、5月6日に期限を迎えた緊急事態宣言について、全都道府県を対象に5月31日まで延長することを5月4日に正式に決定した。こうしたなか本日、東京都や大阪府をはじめ、重点的に対策を講じる13の「特定警戒都道府県」のうち、茨城、岐阜、愛知、石川、福岡の5県と、特定警戒以外の34県に対する発令が解除されたが、依然として世界的な感染の収束は予断を許さない状況にある。

本部は、新型コロナウイルスの感染拡大局面から収束が見通せない現状を受けて、本日開催した第13回中央執行委員会において7月に開催を予定していた第89回定期全国大会の延期を決断した。

新型コロナウイルスの感染者は、世界で400万人を超え、29万人を上回る人が命を落としている。日本においても累計感染者は1.5万人を超え、多くの国民の尊い命を奪っている。

安倍政権は、緊急事態を宣言したものの補償対策の遅れや対応に批判が集中し、PCR検査についても各国と比較して著しく低い検査数にとどまり実態と対策が見えないなど、感染の拡大に対する国民の不安に答えることができていない。その一方で安倍首相は5月3日の憲法記念日に、感染拡大を受けた緊急事態対応をめぐる憲法改正議論の前進を訴えた。日本が、そして世界が新型コロナウイルスに立ち向かおうとしているときに、コロナ禍を改憲のテコにすることは言語道断であり許されるものではない。

JR各社においては、社員感染も出ている中で、業務上人との接触を避けることができない職場での不安は大きくなっている。人流や物流も移動の自粛や制限によりかつて経験したことのない減少傾向となっており、経営にも影響し始めている。さらに在宅勤務や一時帰休の措置が取られるなど労働条件の変更や定期列車の減便も余儀なくされている。

国労は、誰もが経験したことのないウイルスの感染拡大防止のため、組合員や関係者の安全を考え、断腸の思いであったが2020年春闘総決起集会を自粛し、以降も各種会議を書面提起に切り替えてきた。しかし、全国大会を2か月後に控えた現状の中で、最優先されるものは命であり、本人はもとより、家族、職場の仲間、ひいては地域や全国の仲間の命と健康を考え、「大会は、組合の最高決定機関であり、毎年7月に中央執行委員長が招集する」と規定されているが、延期することとする。大会は、感染拡大の収束後速やかに開催することとし、大会までの当面する取り組みや財政の関係などは別途提起する。それまでの間、自らの命と家族や仲間の命を守る立場からの自粛と終息後に備えた運動の準備に腐心することを訴えるものである。

2020年5月14日

国鉄労働組合
中央執行委員長 松川聡

<指示第105号> (2020年7月31日)

第89回定期全国大会の開催方法の検討について

周知のように東京都内で新型コロナウイルスの1日の新規感染者数が300人を超え、大阪府や愛知県、福岡県をはじめ、大都市圏を中心にここ数日間で過去最多の感染者を出して30日には全国で1,301人の感染者数が確認されるなど、すでに第2

波の感染拡大の兆候が現れてきている。一方、世界的には1日あたりの感染者数は28万人を超え、アメリカやブラジル、インドなどで感染爆発は加速度的に拡大の一途を辿り、各国においていずれも慢性的な病床や医師・看護師不足に加え、疲弊した医療提供体制の崩壊が危惧されている。

こうしたなか、WHOの幹部は新型コロナウイルスワクチンについて、後期の臨床試験が始まるなど研究開発に進展が見られるものの、来年初頭までは実用化できないとの見方を示した。

今週、西村経済再生担当大臣は経済界に対し、従業員7割をテレワークとすることや時差出勤を推進し、大人数の会合を控えることや、感染防止に向けたガイドラインの徹底、体調が悪い従業員の自宅待機のほか、接触確認アプリの導入を求めるよう要請する考えを明らかにした。

さまざまな問題を抱えたまま、いわば見切り発車の状態で7月22日から「GO TOトラベルキャンペーン」が開始されたが、コロナ禍はしばらくの間、一進一退的な感染動向に左右されざるを得ず、経済活動の再開を急ぎ過ぎて感染が拡大すれば逆に消費が萎縮し、結局、社会や生活基盤をも揺るがしかねない危険と背中合わせの状態にある。何を差し置いても検査や医療体制を強化しつつ、社会経済活動と感染拡大防止対策の両輪を足並みそろえて進めることがいままさに社会全体に問われている。

こうした情勢を見据えながら、国労としても来る9月17日～18日に開催する第89回定期全国大会の開催方法のあり方について感染予防の観点から書面審議による開催も含めてただちに検討に入ることとする。

具体的には8月20日に開催する第16回中央執行委員会において一定の判断を行うこととするが、各エリア・地方本部においても全国大会の開催について意見等がある場合はその趣旨をまとめ、8月14日までに書面にて具申のこと。

IX. 各種行動について

1. 安倍改憲NO!・脱原発・人権確立・平和運動の取り組み

本部9号（「9・16さようなら原発全国集会」の取り組みについて）

本部30号（「JCO臨界事故20周年集会」への参加要請について）

本部33号（「安倍改憲No! 安倍政権退陣! 9・19国会議員会館前行動」および「安倍政治を終わらせよう! 9・19院内集会」への参加要請）

本部40号（「高校生平和大使を支援する全国連絡会」へのカンパの取り組みについて）

本部43号（「原子力空母ロナルド・レーガン横須賀配備抗議! 母港撤回を求める10・1全国集会」への参加について）

本部46号（陸・海・空・港湾労組20団体「憲法と安保法制を考える」学習会への参加について）

本部56号（CV22オスプレイ配備に抗議する千葉・三多摩集会への参加の取り組みについて）

本部59号（安倍改憲No! 安倍政権退陣! 10・19国会議員会館前行動の取り組みについて）

本部60号（「狭山事件の再審を求める・10・31市民集会」の取り組みについて）

本部62号（『朝鮮幼稚園はずしにNo! 全ての幼児に教育・保育の権利を! 11・2全国集会』への参加要請について）

本部63号（「安倍改憲発議阻止! 辺野古新基地建設やめろ! 東北アジアに平和と友好を! 11.3国会正門前行動」の取り組みについて）

本部64号（「関電疑惑徹底追及! 原発ゼロ基本法の審議を求める市民と野党のつどい」および緊急国会議員会館前行動」への参加要請について）

本部65号（オスプレイいらない! 10・12千葉県民集会」の中止について）

本部72号（「すべてのゲノム編集食品の規制と表示を求める署名」への緊急協力の取り組みについて）

本部73号（「STOP! 東海第二原発 11・16いばらき大集会」への参加要請について）

本部82号（「自衛隊の中東派兵やめろ! 米国の有志連合構想に荷担するな! 10・30首相官邸前緊急行動」について）

本部83号（安倍9条改憲NO! 安倍政権退陣! 11・19国会議員会館前行動および院内集会の取り組みについて）

本部84号（「郵政に働く非正規社員の正社員化と均等待遇を求める要請署名」への協力の取り組みについて）

本部102号（「政治の私物化を許さない! 安倍政権の退陣を要求する11・18官邸前緊急行動」の取り組みについて）

本部109号（「政治の私物化やめろ! 安倍政治を終わらせよう! 12・4官邸前大行動」の取り組みについて）

本部114号（「安倍9条改憲NO! 安倍政権退陣! 12・19国会議員会館前行動」の取り組みについて）

本部116号（「ノーモア・ミナマタ第二次新潟訴訟の早期結審判決を求める団体署名」の取り組みについて）

本部118号（「自衛隊の中東派兵やめろ! 12・23首相官邸前行動」について）

本部122号（「自衛隊の中東派兵やめろ！首相官邸前行動」の日程変更（23日から27日）について）
本部127号（「安倍9条改憲NO!安倍政権退陣！1・19国会議員会館前行動」の取り組みについて）
本部128号（「各種学校の外国人幼稚園への『幼児教育・保育無償化』適用を求める署名」の取り組みについて）
本部135号（「安倍政権を退陣させよう！2・6市民集会」への参加要請について）
本部136号（「建国記念の日と憲法を考える2・11集会」への参加要請について）
本部143号（「海上自衛隊護衛艦『たかなみ』の中東派遣即時中止を求める横須賀緊急行動」への参加要請について）
本部145号（自衛隊の中東派兵反対！「有志連合」に加担するな！1・28首相官邸前行動について）
本部148号（「関西生コン事件を考える 検証シンポジウム」について）
本部150号（「3・20さようなら原発全国集会」の取り組みについて）
本部155号（自衛隊の中東派兵反対！「有志連合」に加担するな！1・28首相官邸前行動の中止について）
本部157号（3・14「原発のない福島を！県民大集会」への参加について）
本部159号（安倍9条改憲NO!安倍政権退陣！2・19国会議員会館前行動および院内集会の取り組みについて）
本部162号（2・19全労協脱原発集会の取り組みについて）
本部184号（『三鷹事件』の速やかな再審開始を求める団体・個人署名」の取り組みについて）
本部186号（3・14「原発のない福島を！県民大集会」の中止ならびに各種集会・行動の自粛について）
本部197号（JAL不当解雇争議解決に向けた羽田空港アピール行動の日程変更について）
本部200号（「3・20さようなら原発全国集会」の中止について）
本部226号（「第91回中央・地方メーデー」および「平和といのちと人権を！5・3憲法集会」への対応について）
本部235号（「第91回中央・地方メーデー」および「平和といのちと人権を！5・3憲法集会」への追加対応について）
本部239号（「トリチウム汚染水の海洋放出に反対する署名」の取り組みについて）
本部241号（「オスプレイの木更津基地暫定配備の撤回を求める要請署名」への協力の取り組みについて）

本部275号（辺野古新基地建設に関し、沖縄県に対する農林水産大臣の是正の指示の取り消しを求める緊急団体署名の取り組みについて）
本部303号（「止めよう再処理！100万人署名」の取り組みについて）

2. 争議支援等の取り組み

本部55号（JAL不当解雇争議解決に向けた本社大包围行動をはじめとした各種行動への支援について）
本部163号（JAL不当解雇争議解決に向けた2・14本社前宣伝行動ならびに3・15羽田空港アピール行動などの取り組みについて）
本部174号（エミレーツ航空不当解雇争議の経過報告について）
本部183号（「KLMオランダ航空無期転換逃れの雇い止め事件の東京地裁公正判決を求める団体・個人署名」への協力について）
本部224号（JAL不当解雇争議解決に向けた4・12羽田空港アピール行動の再延期について）
本部243号（日本ベトナム友好「DD11機関車復元保存募金」への協力の取り組みについて）
本部279号（水俣病問題の最終解決のために「ノーモア・ミナマタ第二次訴訟の公正判決を求める署名」の取り組みについて）
本部290号（全日建運輸連帯労組「関西生コン事件」憲法違反の保釈条件撤回を求める団体署名の取り組みについて）
本部304号（「独立行政法人・国立大学法人等の運営費交付金拡充等を求める団体署名」への緊急協力の取り組みについて）

I. 全国労働組合連絡協議会 (全労協) の主な取り組み

1. 全労協の主な取り組み

2019年

9月29日～30日
第31回全労協定期大会

全労協2019年度役員体制

キャプション

役職名	氏名	選出労組
議長	渡邊 洋	全水道東水労
副議長	佐藤 裕樹	国鉄労働組合
	江森 秀稔	東京清掃労組
事務局長	中岡 基明	全国一般
事務局次長	久保 聡	全水道東水労
常任幹事	瀧口 良二	国鉄労働組合
	中川 崇	都労連
	中村 知明	郵政産業ユニオン
	齋藤 正和	全統一
	田口 康乗	東京清掃
	渡辺 啓二	全国一般
	野中 保夫	全国一般
	菅野 存	全国一般
	柚木 康子	女性委員会
	中原 純子	東京全労協
	竹林 隆	大阪全労協
	藤原 敏秀	京都地評
	池上 文夫	広島県労協
	鈴木 英夫	静岡県共闘
	川端 勇次	神奈川県共闘
	大内 忠雄	宮城全労協
会計監査	藤村 妙子	大田区職労
	渡辺 隆	全国一般

大会宣言

全労協は1989年12月に結成され、国家的不当労働行為である国鉄闘争を共に闘い、ここに第31回定期全国大会を開き、2018年度の総括と今後1年間の運動について、真摯な討論のもと「2019年度運

動方針」を決定した。

7月の参議院選挙は、安倍政権の暴走を止め、改憲発議を阻止する極めて重要な選挙だった。与党に過半数を許したものの、野党共闘によって改憲勢力を3分の2割れに追い込むことができた。しかし、安倍政権は野党の切り崩しを狙い、改憲の意思を明らかにしている。自民党安倍長期政権がもたらしたものは、市民生活を置き去りにする政治の停滞であり、民主主義の後退にほかならない。投票率が50%を切るという結果は、政治への関心と期待感の希薄化を表しているものである。

戦後74年日本が戦争を行わなかった大きな力は、憲法9条の存在と市民の粘り強い運動があったからである。しかし、安倍首相は、再び日本を「戦争する国」に変えようとしている。防衛費は7年連続増額で過去最高を更新し、武器を「爆買い」し、「専守防衛」を大きく逸脱した軍拡に踏み込んでいく。さらに中東ホルムズ海峡などを航行する民間船舶を警備する有志連合への参加が検討され、自衛隊が海外派兵され米国とともに戦争する危険性が増している。「戦争法」の既成事実をつくり、米国との軍事一体化を加速する安倍政権に、一人の命も預けるわけにはいかない。

全労協は、戦争させない9条壊すな！総がかり行動実行委員会に結集し、護憲・反戦平和の闘いを多くの市民、労働組合と共闘し取組んで行く。

沖縄では、本土復帰から47年経った今もなお、日米安保条約や日米地位協定が憲法に優先する日常を強いられ、自衛隊基地が琉球弧の島々に展開され、日米軍事一本化の最前線に置かれている。辺野古新基地建設を巡る県民投票では、約7割の県民

が反対を示したにもかかわらず、安倍政権は土砂の投入を強行し移設を推し進めている。この安倍政権の横暴をなんとしてでも阻止しなければならない。

昨年、安倍政権が強行成立させた「働き方改革関連法」が4月から施行された。時間外労働の上限規制を骨抜きにする過労死ラインを容認する特別条項の制定や8時間労働制を破壊する高度プロフェッショナル制度である。働く者の命や健康を脅かし、労働者のワークライフバランスを崩壊させる危険な法である。職場では過労自死にいたるようなパワーハラスメントが拡がっているが、5月末に成立したハラスメント関連法はハラスメント禁止とならなかった。6月ILO総会で採択されたILOハラスメント新条約の早期批准にむけた取組が必要だ。

6月に明らかになった郵政グループのかんぼ、ゆうちょの不正問題は、民営・分社化による経営形態のひずみと利益至上主義のもたらした結果であり、ユニバーサルサービスを後退させた。9月8日の台風15号の被害は、内閣改造が優先され、国の初動の遅れや報道も少なく、首都圏にもかかわらず今も全容が明らかになっていない。被災者は今も困難な日常を強いられている。

9月19日に出された東電刑事裁判判決は、被告3名を無罪とした。原発事故から8年半を経てなお事故は現在進行中である。大事故の責任を企業トップが問われないならば、だれが責任を取るといえるのか。災害列島の日本から1日も早く原発の廃炉を求めていこう。

全労協は、再び戦争する国となることを拒否し「平和と民主主義」を一分も譲らないために闘うことを誓ってきた。新たな時代をむかえ、正念場の闘いに私たちは挑んでいく。いのちをないがしろにする流血の政治は絶対許さない。全労協は新たな方針のもと、新自由主義潮流に対する世界の労働者の闘いの一端を担い、さらに右傾化した安倍政権打倒、改憲阻止、労働法制改悪阻止のために全力で闘うことを宣言する。

2019年9月30日
全国労働組合連絡協議会
第31回定期全国大会

2. 第91回 日比谷メーデー・アピール

第91回日比谷メーデーに結集した闘う労働者の皆さん。

メーデーは1886年、米国の労働者が8時間労働を求め長時間労働からの解放を勝ち取り、全世界の労働者が生活と権利をかけて闘ってきた「統一

行動日」であり、歴史と伝統のある「働く者の祭典」です。今年には1920年に日本で8時間労働制の実施と最低賃金法の制定などを求め、上野公園に労働者が結集してメーデーを開催してから100年を迎えます。多くの労働者が団結し長年の闘いによって勝ち取った8時間労働制は、安倍政権の「働き方改革」の名の下に裁量労働・高度プロフェッショナル制度など、時間にとらわれない働き方、雇用によらない労働など、働き方が破壊される危機的状況の中にあります。

2020オリンピック・パラリンピックを口実にした時差勤務の拡大、在宅勤務型テレワーク、モバイルワークは、時間や場所に捉われない多様で柔軟な働き方を推進し、本来使用者が果たすべき労働時間管理すら曖昧にして、労働者自身に責任を転嫁させようとしています。また、新型コロナウイルス感染症を理由とした「ベアゼロ・低額回答」、首切り・解雇、契約打ち切り、雇止め、内定取り消し、職業差別と人権侵害を許さず、命と健康、生活と権利を守り、すべての労働者とフリーランス、中小経営者への休業補償と生活保障を実現しなければなりません。安倍政権の進める「国民統合」に断固反対しましょう。私たちは真の仕事と家庭・生活の両立を目指して闘いを進めなければなりません。

安倍首相は、首相に近いお友達と自らの保身と権力を守ることに固執し、労働者・市民が真実を知り生活と権利を守る闘いに、声さえ聞くことなく、資料も示さない、答えない、疑惑の議員を出さないなど、労働者・市民を欺き安倍一強・独裁政権の中で、議会制民主主義の根幹を歪めています。

また、朝鮮半島と東アジアの危機感を煽り、平和国家としての歩みを止め、戦争へと向かう動きを強め、生活保護や社会保障費を切り捨て、軍事費は増大し続けています。辺野古新基地建設や南西諸島への自衛隊基地建設、ステルス戦闘機の大量購入、護衛艦「いずも」型の「空母」化など、憲法改悪を射程に「戦争をする」国へと突き進んでいます。

さらに、2020オリンピック・パラリンピックを原発事故からの復興と位置付け、福島第一原発事故の収束ができないままに帰還政策を推し進め、原発の再稼働、輸出政策を強行して、避難住民の人権を無視した棄民政策がまかり通ろうとしています。原発の押し付けと沖縄への基地押し付けを許さず、民意を踏みにじり民主主義、地方自治も破壊しようとする安倍政権に抗して、平和と人権、民主主義を守る闘いが、今私たちに問われています。

私たちは、すべての労働者の要求実現に向けストライキで大幅賃上げ、非正規労働者の均等待遇、最低賃金の引き上げを要求すると共に、労働法制の大改悪に反対して雇用破壊を許さず労働者保護

のために闘っていきます。

また、戦争国家体制に反対し、平和憲法9条を活かし自衛隊の「国軍」化への転換となる憲法改悪を阻止していきます。沖縄県民と固く連帯し辺野古に新基地を建設させない闘い、横田基地をはじめとした全ての軍事基地の機能強化を許さず闘い、同時に、東日本大震災の被災者、廃炉・除染作業労働者と連帯し、救援・復興に全力をあげて取り組み、全ての原発を廃炉にすべく、原発依存のエネルギー政策の転換を求めて奮闘していきます。

未組織労働者・非正規労働者・外国人労働者の低賃金と労働条件全般の改善、技能実習生をはじめ移住労働者の権利確立、生活向上のために支援連帯を強め、すべての争議の勝利を実現し、労使対等原則が担保された多民族・多文化共生社会をめざすため、国際連帯を強化して働く者の団結で生活と権利、平和と民主主義を守る闘いに決起していきます。そして、人間としての生きる権利を確立し、平和で民主的な社会を創るために、安倍政権を打倒しましょう。

今こそ、貧困と格差社会反対、憲法改悪反対、震災復興、脱原発、平和と民主主義を掲げ、すべての労働者市民、そして戦争に反対する全世界の人々と手をつなぎ、ともに闘っていきましょう。

私たちは、メーデーを「闘いの広場」と位置付け、統一メーデーの実現を求めてきました。メーデー100年の年を迎え、今一度すべての労働者の幅広い結集と万国の労働者が一層の団結を深め、闘いを進めていくことを確認し、第91回日比谷メーデーの成功を宣言します。

2020年5月1日

第91回 日比谷メーデー実行委員会

II. 交運労協の取り組み

1. 全国交通運輸労働組合協議会 (交運労協)の取り組み

2019年

10月3日	第35回交運労協定期総会 (全日通 霞が関ビル)
31日	第1回三役・幹事会
11月18日	第2回三役・幹事会
12月10日	第1回政策委員会
6日	第1回労働条件委員会
13日	第3回三役・幹事会

2020年

1月20日	第4回三役・幹事会 新年交歓会
2月10日	第2回政策委員会 第26回交通運輸政策研究集会 第1回実行委員会
17日	第5回三役・幹事会
28日	第26回交通運輸政策研究集会 第2回実行委員会
3月2日	第6回三役・幹事会 交運労協・連合「交通・運輸」部門連絡 会 2020春季生活闘争3.2総決起集会 (中止)
9日	第1回構成組織代表者会議
26日	第26回交通運輸政策研究集会 第3回実行委員会 (中止) 第2回構成組織代表者会議 (中止)
4月1日	第2回労働条件委員会 (中止)
3日	第3回政策委員会 (中止)
9日	第3回鉄・軌道部会 (中止)
10日	第1回国際委員会 (中止)
13日	第7回三役・幹事会
21日	第3回バス部会 (中止)
23日	第1回組織財政整備検討委員会 (延期)
5月18日	第8回三役・幹事会
26日	第26回交通運輸政策研究集会 (27日まで) (中止)

2. 2019年役員体制

議長	住野 敏彦	私鉄総連
副議長	難波 淳介	運輸労連
"	田野辺耕一	私鉄総連
"	荻山 市郎	J R連合
"	園田 龍一	交通労連
"	島 大貴	航空連合
"	後藤 常康	サービス連合
"	榎本 一夫	J R総連
"	山田 修也	自治労
"	森田 保己	海員組合
"	伊藤 実	全自交労連
"	長谷川武久	全日建
事務局長	高松 伸幸	運輸労連
事務局次長	慶島 譲治	J R連合
"	松谷 哲治	全港湾
会計監査	貫 正和	交通労連
"	平松 敬史	サービス連合
幹事	世永 正伸	運輸労連
"	木村 敬一	私鉄総連
"	尾形泰二郎	J R連合

”	佐々木弘臣	交通労連
”	内藤 晃	航空連合
”	笹山 雅文	サービス連合
”	柳 明則	J R 総連
”	庭野 修	自治労
”	池谷 義之	海員組合
”	松永 次央	全自交労連
”	真島 勝重	全港湾
”	松川 聡	国労
”	三好 雅之	労供労連
”	田中 健二	J P 労組
”	菊池 進	全日建
”	亀崎 安弘	自治労
”	落合 弘明	鉄構労
”	鎌田 博一	鉄道関連労

3. 第35回交運労協定期総会

10月3日、「全日通霞が関ビル」にて第35回定期総会が開催された。

住野敏彦議長はあいさつで、2月に発生した北海道・胆振東部地震をはじめ、7月から9月にかけて猛烈な台風の発生など多くの自然災害が発生し、各地で甚大な被害をもたらした。あらためて、お亡くなりになられた方へのご冥福と被災された方々へお見舞いを申し上げるとともに、一日も早い復旧・復興をお祈りしたい。

社会的インフラ・生活のライフラインである私たちの交通運輸産業の復旧作業等においては、基本的に事業者が行うようになっており、道路や河川などの基幹インフラとしての同等の対応がなければ、路線廃止や労働環境の悪化を招くことに繋がりがかねない。引き続き、支援制度の確立や災害に強い町づくりの推進と老朽化対策、緊急事態の際の代替輸送対応などを求めている。

また、二次災害を防ぐための「計画運休」など定着しつつあるが、情報伝達や足止め対策、普及後の対応には問題があり、周知徹底と利用者等に理解して頂く対策も検討が必要である。

今年は12年に一度の亥年選挙と言われ、4月の統一地方自治体選挙と、7月の参議院選挙が実施され、参議院選挙においては、5名の推薦候補者を決定し、組織内候補者3名と議員懇から1名の当選を勝ち取る事が出来た。改めてご奮闘いただきましたことに感謝する。交運労協の取り組みの柱である政策・制度要求の更なる実現に向けて、政策推進議員懇談会のより一層の強化を図る事がはもとより、交渉のあり方や要求内容の重点化、集中化を図り、可能な限り統一的な取り組みが出来るようにご協力をお願いしたい。

「働き方改革」について、交通運輸産業は、益々

人手不足感が強くなっている。自動車運転業務においては、6月の有効求人倍率をみると、平均で約3倍、大都市部においては4倍以上にもなっており、待たなしの状況が続いている。低賃金・長時間労働是正は一筋縄でいくものではないが、労働環境の改善に向けた88項目の施策や各協会のアクションプランの検証はもちろんの事、改善基準告示においても2021年度を目途に見直しの議論が進められており、実効性のある取り組みを推し進めていかななくてはならない。本年4月から時間外労働の罰則付き上限規制が施行され、来年の4月には中小企業にも適用されることになり、時間外の削減によって手取り収入が減っては根本的な改善とは言えず、人財への投資として労使交渉を積み上げていく事が必要である。出入国管理法の改正による、外国人労働者の受け入れ拡大や、AIやIoTの活用による自動化などの実用化に向けての課題もある。

また、シェアリングエコノミーと称したライドシェア「白タク合法化」については、現在、水際で阻止しているものの、自家用有償運送の規制緩和を検討し、実質的な解禁・参入に向けた議論が加速している。加えて、違法民泊撲滅に向けた対策など、来年はオリンピック・パラリンピックに向け、安全・安心の確保はもとより、健全な事業の確立、魅力ある労働環境の改善に向けて全力で取り組んでまいりたい。

交通政策基本計画や地域公共交通網形成計画による、人流・物流のネットワークは進展していないのが現状で、労働力不足に対応するためにも、効率の良い物流網の構築やモーダルシフトや貨客混載など連携した輸送を推し進めていかななくてはならない。また、地域交通においても、需要の減少等による収支の悪化や、運転者不足による路線の撤退が加速する中で、過度な競争政策を見直し、持続可能で地域にとって最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することが重要である。加えて、高齢者の運転免許返納に伴う移動手段の確保や、広域的な交通網の実現、インバウンドの増加による観光地等への移動など、今後は、IoTやAIの活用、自動化やMaaS等のサービスも踏まえ、関係組織と連携・協働し取り組みを進めてまいりたい。

交運労協は、10の地方交運と44の県交運で組織しており、地方創生が最も重要課題となっている。今年の実態調査から、地方においては組織人員の減少や財政難等により、本来の政策活動が出来ない状況が生まれており、交運労協の仲間が一丸となって、魅力ある産業にするためには全体の問題ととられ、今後の対応策について検討を進めてまいりたい。合わせて、組織運営のあり方や、将来展望を見据えた財政基盤の確立に向けて議論を積み

上げていきたい。

私たちを取り巻く環境が急速に変化する中で、的確に対応することが必要であり、引き続き、「連携と協働のもと、共創の精神」をもって、山積する政策課題の実現に取り組んでまいりたい。引き続きのご支援・ご協力をお願い申し上げたい。とし、討論では5名の代議員から発言があり、2020年の活動方針（案）を満場一致で採択した。

総会宣言

東日本大震災から8年7ヶ月が経過したが、現在も約4万8千人の方々が避難生活を余儀なくされている。近年では地震・台風・豪雨などの自然災害が多発化・激甚化しており、全国各地に甚大な被害をもたらしている。我々の職場である道路や鉄道、空港、港湾など交通運輸施設も大きな被害を受け、特に、鉄道については被害からの復旧は大半が事業者任せとなっており、政府の支援策は十分なものとはなっておらず、そのことが復旧の遅れにつながっている。今後とも大震災なd p大規模災害を風化させることなく、復旧・復興に向けて取り組むとともに、災害に強い街づくりの実現をめざし、政策提言を強めていかなければならない。

日本の人口減少・少子高齢化は深刻な状況で、交通運輸産業は、他産業以上に人手不足感が強くなっており。政府は、出入国管理法を改正し、外国人労働者の受け入れ拡大やAIなど先進技術を活用した自動運転の促進をめざしているが、実用化に向けては課題も多く残されている。また、本年4月より働き方改革関連法が施行され、時間外労働の上限規制については、2020年4月から中小企業にも適用されるとともに、自動車運転業務については、一般則の施行から5年後に年960時間以内が適用されることになっている。「改善基準告示」の見直しも踏まえ、自動車運転業務の長時間労働是正と労働環境の改善に全力をあげていかなければならない。

地域公共交通においては、需要減に伴う収支の悪化や、運転者不足によるバス路線の撤退などが加速する中、これまでの過度な競争政策の見直しが必要とされている。利用者目線で利便性の高い交通サービスの実現や地域交通ネットワークの維持・活性化に向け、国・地方公共団体・事業者・地域住民などの関係者と連携・協働して取り組んでいかなければならない。

第2次安倍政権の発足以降、約7年が経過し、この間、森友・加計学園問題や公文書の隠蔽・改ざん、数の力を背景に下強引な国会運営など、一強政治の弊害が拡大している。私たちは、「国民主権・

働くものと生活者の視点に立った政治」を取り戻さなければならない。また、安全の確立、雇用の確保、労働条件の改善、産業政策の前進のためには政治と無関係ではいられない。とりわけ、政策・制度要求は、交運労協の取り組みの柱であり、政策推進議員懇談会との連携をさらに強化していかなければならない。

取り巻く環境の急速な変化に的確に対応し、山積する政策課題の前進のためには、交運労協のスケールメリットを活かし、影響力を高めることが不可欠である。本総会で決定して方針を踏まえ、「連携・協働・共創、交運労協の総力を結集し、交通運輸産業の将来展望を切り拓こう」のスローガンのもと、陸・海・空・観光・サービスに働く18構成組織・60万人のなかまは総力を挙げて奮闘していくことをここに宣言する。

2019年10月3日

全日本交通運輸産業労働組合協議会
第35回定期総会

Ⅲ. フォーラム平和・人権・環境の取組み

2019年

- 8月4日 被爆74周年原水爆禁止世界大会
- ～6日 広島大会（広島市）
- 7日 被爆74周年原水爆禁止世界大会
- ～9日 長崎大会（長崎市）
- 15日 戦争犠牲者追悼、平和を誓う8・15集会（千鳥ヶ淵国立戦没者墓苑）
- 19日 安倍9条改憲NO！安倍政権退陣！議員会館前行動
- 9月6日 第1回常任幹事会（連合会館）
- 11日 第3回運営委員会・原水禁第3回常任執行委員会（連合会館）
- 16日 9.17さようなら原発全国集会（代々木公園B地区）
- 25日 全日建労働弾圧大阪府警要請行動
- 26日 全日建労働弾圧激励行動
- 10月1日 原子力空母横須賀配備抗議！母港撤回を求める神奈川集会（横須賀市）
- 10日 関西生コン支援院内集会（参議院会館）
- 18日 第4回運営委員会（連合会館）
- 19日 安倍9条改憲NO！安倍政権退陣！議員会館前行動
- 19日 平和フォーラムピーススクール
- ～21日 （自治労会館ほか）

- | | | | |
|-------|---|-------|--|
| 21日 | 総がかり行動実行委新宿街頭宣伝 | 集会 | (参議院会館講堂) |
| 26日 | きれいな水連絡会総会・講演会(日本教育会館) | 19日 | 安倍9条改憲NO!安倍政権退陣議員会館前行動(衆議院議員会館) |
| | さようなら原子力の日集会(千駄ヶ谷区民会館) | 27日 | STOP!安倍改憲2.27池袋東口街頭宣伝 |
| 11月3日 | 安倍改憲NO!東北アジアに平和を!国会正門前行動 | 28日 | 第2回常任幹事会(連合会館) |
| 7日 | 安保法制違憲訴訟・国賠(判決)(東京地裁) | 3月13日 | 安保法制違憲訴訟差し止め判決(東京地裁) |
| 9日 | 憲法理念の実現をめざす第56回大会 | 19日 | 安倍9条改憲NO!安倍政権退陣!議員会館前行動(議員会館前) |
| ~11日 | (函館市) | 27日 | 第6回運営委員会(連合会館)辺野古裁判最高裁判決に抗議する緊急行動(最高裁西門) |
| 16日 | 関西生コン支援全国大会(大阪)STOP!東海第二原発の再稼働いばらき大集会(水戸市) | 4月2日 | 総がかり行動実行委街頭宣伝行動(新宿駅西口) |
| 18日 | 政治の私物化は許さない!安倍政権退陣を求める首相官邸前行動 | 3日 | 第3回常任幹事会(連合会館) |
| 19日 | イージス・アショア配備計画撤回を求める院内集会(参議院会館講堂)安倍9条改憲NO!安倍政権退陣!議員会館前行動 | 17日 | 平和フォーラム第22回総会(書面開催) |
| 23日 | 幌延デー集会(北海道幌延町) | 19日 | 安倍9条改憲NO!安倍政権退陣!議員会館前行動(議員会館前)総がかり有楽町街頭宣伝行動(有楽町駅イトシア前) |
| 28日 | 官邸前緊急行動 | 5月3日 | 「平和といのちと人権を!5.3憲法集会」(オンライン配信) |
| 29日 | 第51回食とみどり、水を守る全国活動者会議(日本教育会館) | 17日 | 老朽原発を動かすな!大集会in大阪(中之島公園) |
| 12月1日 | 自衛隊オスプレイの木更津暫定配備に抗議する集会(木更津市) | 6月19日 | 安倍9条改憲NO!安倍政権退陣!議員会館前行動(議員会館前) |
| 4日 | 権力私物化やめろ!安倍政治を終わらせよう!官邸前大行動 | 22日 | 辺野古集会(日本教育会館) |
| 19日 | 安倍9条改憲NO!安倍政権退陣!議員会館前行動 | | |
| 27日 | 自衛隊の中東派兵やめろ!首相官邸前行動 | | |

2020年

- | | |
|-------|-------------------------------------|
| 1月19日 | 安倍改憲NO!安倍政権退陣!議員会館前行動(衆議院第2議員会館前) |
| 20日 | 国会開会日行動(議員会館前) |
| 29日 | 第5回運営委員会(連合会館)STOP!安倍改憲1.29新宿西口街頭宣伝 |
| 2月1日 | 海自護衛艦「たかなみ」の中東派遣の中止を求める集会(横須賀市) |
| 6日 | 安倍政権を退陣させる!2・6市民集会(北とぴあ) |
| 11日 | 建国記念の日と憲法を考える集会(日本教育会館) |
| 15日 | 関西生コン事件を考える東京集会(田町交通ビル) |
| 16日 | 関西生コン事件を考える大阪集会(阿倍野市民学習センター) |
| 19日 | 安倍政治を終わらせよう!2・19院内 |

1. 第22回総会

平和フォーラム第22回総会は、4月17日、自治労会館にて行われる予定であったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、今年はあらかじめ浮くられた運動方針(案)、決算・予算(案)、役員(案)を書面での評決となり、ほぼ全会一致で可決され、結果については後日各団体に報告がされた。

2. 2020年度役員体制

- | | |
|-------|---------|
| 代表 | |
| 川野 浩一 | (原水禁議長) |
| 藤本 泰成 | (日教組) |
| 勝島 一博 | (自治労) |
| 副代表 | |
| 木村 敬一 | (私鉄総連) |
| 武藤 公明 | (全農林) |
| 古矢 武士 | (全水道) |
| 工藤 鈴子 | (I女性会議) |

事務局長

竹内 広人 (自治労)

副事務局長

北村 智之 (日教組)

事務局次長

近藤 賢 (事務局)

常任幹事

鬼木 誠 (自治労)

瀧本 司 (日教組)

志摩 卓哉 (私鉄総連)

岡本 吉洋 (全農林)

村上 彰一 (全水道)

中村 恭士 (森林労連)

森田 貫二 (全自交労連)

中村 正敏 (日放労)

渡邊 努 (政労連)

佐藤 裕樹 (国労)

藤原 勝 (全印刷)

小谷野 毅 (全日建)

諸見 力 (全港湾)

太田 武二 (新運転)

中村 栄一 (ヘルスケア労協)

鳥井 一平 (中小ネット)

金子 安男 (全オリジン)

関口 達矢 (全国ユニオン)

渡辺 啓二 (全国一般全国協)

近藤 和樹 (社青同)

高橋 定 (部落解放同盟)

大塚 優子 (I女性会議)

市村 忠文 (全日農)

松本 敏之 (日音協)

川端 邦彦 (地公退)

北岡 孝義 (総評OB会)

小川隆太郎 (社文センター)

大野 和興 (日消連)

滝沢 寿隆 (ユニオン平和)

道田 哲朗 (東日本)

西川 徹二 (西日本)

会計監査

小出 敦 (森林労連)

菖蒲谷眞一 (全水道)

桐田 達也 (関東ブロック)

3. 総会あいさつ

平和フォーラムの組織と運動への全国からのご結集に心から、お礼を申し上げます。

世界的な規模で、新型コロナウイルスの感染が拡大し続けています。4月9日の時点で、感染者数143万4426人、死亡者8万2220人(朝日新聞4月9日付)となっています。治療薬、ワクチンは未だ

なく、予防も治療も手探りの状態が続いており、さらに拡大すると予測されます。

こうした世界の状況を見れば、日本の感染拡大の実態は、感染者は5694人、死亡者は116人(朝日新聞4月9日付)ですが、今後より深刻な事態になることが予測されます。

日本は「政権が安倍政権であること」が事態をさらに深刻にさせています。

この間、安倍の悪事が次から次へと暴露されています。公文書偽造で赤木さんを自死に追い詰めた森友事件、友達優遇の加計事件、沖縄県民意思無視・建設不可能な沖縄基地建設強行、公職選挙法違反の河合事件、公職選挙法違反の桜を見る会、政権の番犬の黒川の定年延長、汚職疑惑のI・R・カジノ事件、自衛隊の中東派兵、トランプ言いなり軍事予算拡大、などなどです。

これ以上安倍自公政権に政権を任せるわけにはいきません。

安倍政権の憲法破壊と権力の私物化、政権担当の力の限界が明らかになり、崩壊の危機を迎えています。しかし、安倍自公政権は、こうした悪事と限界を何とかコロナ対策で、覆い隠し、延命を図ろうとしています。私たちは、安倍打倒の闘いとコロナウイルス政策の抜本的充実を求めるという大変難しい闘いを構築する必要があります。

一方のコロナ対策では、4月7日、「非常事態宣言」を出しましたが、保障する政策は、不十分で穴だらけです。今求められているのは、まずPCR検査体制の抜本的確立、崩壊を防ぐための医療体制の確立、社会活動の抑制から生じる困難に対応しての生活保障、正規・非正規などすべての勤労者の雇用保障、中小企業・個人事業者の支援、経済対策等です。さらに各国が鎖国的政策をとることにより、大恐慌以来の経済危機が、世界と日本を襲おうとしています。そうした事態に対応するため、新しい枠組の形成と経済対策・政策の確立が必要です。こうした課題について、政権にその実現を求めましょう。実現できないのであれば退陣すべきです。

私たちは、コロナウイルス感染拡大を防ぐ立場から、大衆的な取り組みは抑制しながらも、安倍政権と対抗し、連携して、頑張りあい、安倍政権打倒の力を蓄えましょう。

平和フォーラムは、憲法破壊、権力の私物化、原発推進に対抗すべく、「平和・民主主義・憲法実現・脱原発」の旗を掲げて、さようなら原発、1000人委員会、総がかり行動実行委員会、市民連合、野党共闘と共闘組織の枠組みを拡大して取り組んできました。平和フォーラムの役割の重大性をあらためて認識し、引き続き全力でその役割を果たしましょう。

政党との関係ですが、選挙闘争は、平和フォーラ

ムの基本方針は、立憲民主党を基本に社民党も支持して闘うというものです。次の衆議院選挙は何としても、本格的野党共闘体制を作りあげ、安倍政権の打倒を実現しましょう。

2020年4月17日
フォーラム平和・人権・環境
共同代表 福山真劫

Ⅳ. 国労原爆被爆者対策協議会

1. 国労原爆被爆者対策協議会幹事会

国労被対協は、7月30日、第88回定期全国大会昼食時に伊東・ホテル聚楽にて幹事会を開催し、活動方針を決定した。

- (1) 反原発・核廃絶のたたかひの強化
- (2) 国労被爆者対策協議会運動の今後の継続について
 - ① 被対協カンパの取り扱いについて
 - ② 2019年度以降の扱いについて
 - ③ その他
- (3) 各種要請行動の取り組みについて
- (4) その他

【2019年度国労被爆者対策協議会役員】

会 長	松川 聡 (国労本部中央執行委員長)
副 会 長	福田 正昭 (広島地方本部執行委員長)
事 務 局 長	宮崎 浩則 (国労本部総務財政部長)
事務局次長	豊田 照二 (長崎地区本部執行委員長)
幹 事	森田 文一 (西日本本部執行委員長) 千々岩 隆 (九州本部執行委員長)
広島二世の会	徳永 聖
長崎二世の会	上之濱裕二
事 務 局	小野 浩二 (国労本部書記)

2. 第47回国鉄原爆死没者慰霊式典

国労は、指示第80号(2019年7月19日)を発して、第47回国鉄原爆死没者慰霊式典の取り組みについて、以下の通り指示した。すでに関係機関にお

いては準備が進められているところですが、下記のように慰霊式典を開催するので、関係機関の取り組みの強化と全国からの取り組みを要請します。

1. 第47回慰霊式典について

〈広島式典〉

日 時 8月6日(月)10時30分開式
場 所 広島市東区白島町23番地
常磐橋西詰 公園内

〈長崎式典〉

日 時 8月9日(木)12時30分開式
場 所 長崎市 JR浦上駅・広場内

2. 各式典への献花について

- 各エリア本部は、従来通り広島・長崎式典に献花をすること。
- 国会会館・交運共済には、従来通り要請する。
※ 献花代金(広島・長崎分計3万円)については、別途本部に納入すること。
中央労働金庫 新橋支店
口座番号(普)10000311 国鉄労働組合

8月6日・9日 被爆74周年 広島・長崎で慰霊式/核兵器廃絶と戦争法案廃案を

国鉄原爆被爆者対策協議会は、被爆74周年を迎えた8月6日広島、9日長崎でそれぞれ第47回国鉄原爆死没者慰霊式を行い、死没した方々のご冥福を祈るとともに、核兵器廃絶と完全軍縮に向けた決意を誓い合った。合祀され奉納された方々519名(広島305名、長崎214名)のご冥福を祈った。

V. 国労議員団について

国労全国議員団総会は、国労第88回定期全国大会の前日7月29日、伊東・ホテル聚楽にて開催した。総会には北海道1名、東北1名、関東3名、西日本1名、四国1名、九州2名の計9名が参加、国労本部から菊池委員長、松川書記長が出席して行われた。

河野達男事務局次長(新宿区議)の司会で始まり、それぞれの地域や議会での報告と問題提起を受けた。「災害が多発する中で、JRは復旧に消極的であり、地域の財政負担を求めてくるなど、公共交通として、地域の足としての鉄道が問われているし、地方議会の役割も重要である」との提起があり、豪雨や地震に伴う不通路線など、特にJR九州に対し多くの課題が提起された。

また、安全問題やバリアフリー対策への取り組

みなどの報告・課題も出され、国労議員として世代交代や議員の拡大を考え、国労組織と協力し、国労組合員の組織拡大と国労議員団の擁立・育成に向け、引き続き活動することが確認された。

今年は、4月に統一自治体選挙が行われ、多くの国労議員が改選期を迎えた。結果は、前半の4月7日投票の県議会選挙では、数百票差の次点という厳しい結果となった県議もあったが、後半の21日投開票の区市町村議会選挙は、ほぼ議席を確保し、新人の当選もあった。しかし、勇退する議員の後継者が擁立できないケースもあり、結果として国労全国議員団は44名となった。

続いて議事に入り、経過や活動方針、決算・予算の提案があり、満場一致で決定した。

これから改選期を迎える議員もあり、特に東北では、8年前の東日本大震災による選挙期日の延期で、これから選挙の議員もいる。今後の国労議員団の選挙必勝に向け奮闘する決意を確認し総会を閉会した。

【2019年度国労議員団役員】

団 長	池本 柳次	(北海道議)
副 団 長	阿部 一男	(花巻市議)
副 団 長	青山 秀雄	(昭島市議)
副 団 長	内川 隆則	(烏栖市議)
事務局 長	佐藤 裕樹	(国労本部書記長)
事務局 次長	河野 達男	(新宿区議)
会計 監 査	古畑 秀夫	(塩尻市議)
会計 監 査	植田 好雄	(江津市議)
事務局	小野 浩二	(国労本部書記)

教宣部関係の経過

1、「国鉄新聞」について

国鉄新聞は2019年3月以降、発送先・発行部数を見直し、今年度は9350部を発行。紙面は見開き4ページレイアウト版を基本に編集し、中央での取り組みを中心に編集作業を行ってきた。

月1回（毎月1日を発行日）の発行のほか、号外版「2020年度運動方針（案）」を発行してきた。

国鉄新聞の編集内容は、「この一年間の闘いの足跡」（『国鉄新聞』で見る経過）を参照されたい。

2、国労本部 ホームページについて

キャプション

国労本部のホームページは、2018年7月頃に不具合が発生し、一年半に及ぶリニューアル作業を終えて、2020年1月23日より公開することができた。「多くの方に見てもらえるようなHPに」をテーマとして、レイアウトや更新作業を進めてきた。今後はアクセス数を増やすため、そして「国鉄労働組合」を知ってもらうため、教宣部が中心となり、デザインや内容の充実・新しい情報の追加など努力していきたい。

3、サークル文化活動について

国鉄労働組合内のサークル文化活動は、現在多くのサークルがOBを中心に有志で運営されているのが現状である。なお、幾つかのサークルは休眠中である。

国鉄詩人連盟、国鉄作家集団、国鉄写真連盟等は有志のもとで活動中である。

国鉄のうたごえサークル協議会は、昨年9月22日～23日、第63回国鉄のうたごえ祭典を宮城県・日立システムズホール仙台にて開催した。

組織部関係の経過

1. 2019年度における取り組みの特徴その成果と課題

本部は、組織拡大・全国統一行動の実施と組織拡大・全国統一行動対策本部の設置を指令1号にて行うとともに、第1回「組織拡大・全国統一行動」対策会議ならびに全国及びエリア組織部長会議にて、全国の仲間の頑張りに応えるべく、年間テーマを【攻める！組織拡大の実践！】、そのコンセプトに①動きをつくる、②エリア・地方から現場への浸透、③分会機能の強化、を据え、全国オルグと仲間の努力をつなぐ運動の展開を確認してきた。

11月に東日本エリア本部・九州エリア本部、12月に四国エリア本部・北海道エリア本部へとオルグ行動を展開した。

本部がつかんだオルグ行動での特徴は、全国の仲間が組織拡大に向けた努力がされていること、そしてその結果が一つ一つ実を結ぶ情勢をつくり上げてきているということである。

まだまだ現状に満足する領域に運動が到達しているわけではないが、展望を十分に持てる運動が展開されている。本年6月に開催予定をした第14回組織強化・拡大経験交流集会は、新型コロナウイルス感染拡大や政府が発出した「緊急事態宣言」により多くの仲間が結集する場所での開催が困難と判断し、組合員の命と健康を守る立場から中止を判断した。若い仲間の交流の場を絶やすことなく、引き続き行い今後の国労運動への道しるべとなる運動の展開が求められている。

2. 「組織拡大全国統一行動」の更なる展開について闘争指令第1号の継続を確認

国労は、第81回定期全国大会（2012年7月26日～27日）で、組織拡大を喫緊の課題として全国的に統一行動に決起することを確認し、この決定を受け、闘争指令第1号（2012年12月5日）を発し、この間、全力を上げて組織拡大運動を取り組んできた。

先の第88回定期全国大会では、この間の取り組

キャプション

みの到達点と克服すべき課題について真摯に総括と議論を行い、喫緊の課題である組織拡大の大きな流れと土台を築くため、不退転の決意で全機関がさらに集中した取り組みを行うことを確認した。この決定の上に立って、8月21日に開催した第2回中央執行委員会は、あらためて闘争指令第1号の継続を確認した。

各級機関は「組織拡大全国統一行動」の更なる展開に向けて、全機関がさらに目標達成に向けた取り組みに全力を上げるよう指令する。

【指令第4号】（2019年8月21日）

1. 組織拡大・全国統一行動の実施

(1) 到達目標及び課題

組織拡大・全国統一行動を全国的に展開するにあたって、以下のスローガンとする。その基本は、①全機関で意思統一を行い、全組合員参加の統一行動を展開する。②学習を強め、組織拡大統一行動の展開と同時に機関の団結強化、組織の強化を図る。③全機関で組織拡大目標を具体化し、その目標の達成に向けて全力を上げる。

(2) スローガン

- ① 全組合員参加で国労加入の全国統一行動を展開しよう！
- ② 全機関で学習を強め、組織の活性化を図ろう！
- ③ JR内の全ての職場で国労運動を確立しよう！

(3) 具体的行動の展開について

具体的行動展開については、第1回「組織拡大・全国統一行動」対策会議（9月19日）での意

思統一によること。

(4) 全機関での意思統一について

- ① 国労運動の発展と継承を図るため、組織強化・拡大の取り組みを最重要課題と位置付け全機関・組合員が全力をあげて取り組む。
- ② 本部は、引き続き、「組織拡大・全国統一行動」対策本部を設置し、組織拡大全国統一行動の意義と意思統一を行うため、全国オルグの要請に積極的に応える。
- ③ 運動展開を議論し闘いの意思統一を図るため、エリア組織部長及び全国組織部長会議を適宜開催する。さらに、闘いの到達点を確認し、組織強化・拡大の取り組みの交流、さらなる運動の展開を意思統一するため、今年度も全国組織拡大経験交流集会を開催する。
- ④ 労働条件改善、安全確立、権利獲得に向けた運動を職場から展開する。職場要求を確立し、改善に向けた国労運動を組合員一人一人が展開することにより、明るく働きやすい職場づくりに向け、共に闘う仲間を拡大する。本部は、その取り組みに連携した情宣、学習活動を強化する。
- ⑤ 青年部の育成・強化に向けて、全機関での取り組みを強化していく。青年部と連携し、労働組合の基礎学習などについて引き続き取り組むと共に、女性部、家族会とも意思統一を図り組織対策を強化していく。
- ⑥ 引き続き、関連労働者の組織化に全力をあげるとともに、関連労働者の待遇改善等を求めて団体交渉等の創意工夫した取り組みを強化していく。

3. 「組織拡大・全国統一行動」 対策本部の設置と 第1回対策会議ならびに エリア書記長合同会議の 開催について

国労は、第81回定期全国大会（2012年7月26日～27日）において、全国的に組織拡大統一行動に決起することを確認し、この間、闘争指令第1号（2012年12月5日）を発して全機関をあげた組織拡大運動の取り組みを強化してきた。さらに先の第88回定期全国大会では、組織を取り巻く現状を見据えながら、喫緊の課題である組織の強化・拡大に向けた取り組みについて真剣な議論を行ない、引き続き組織の拡大に全力をあげることを確認した。現在、各機関の定期大会が開催されているが、全国大会の確認を踏まえて、昨年度に続き、闘

争指令にもとづく「組織拡大・全国統一行動」対策本部を設置することとする（指令第4号）。については第1回対策会議を下記の日程で開催するので、出席者の手配を行うこと。

【闘争指令第3号】（2019年8月21日）

(1) 「組織拡大・全国統一行動」対策本部の設置について

組織拡大・全国統一行動の展開に向けて、国労本部として2019年度の対策本部を設置する。その構成は以下の通りとする。（指令第4号）

- | | |
|----------|-----------------------------|
| 対策本部長 | 松川 聡
(中央執行委員長 総括) |
| 対策本部副本部長 | 佐々木隆一
(中央執行副委員長 業務・法対部長) |
| 対策本部副本部長 | 佐藤 裕樹
(書記長 企画部長) |
| 対策本部委員 | 宮崎 浩則
(中央執行委員 総務・財政部長) |
| 対策本部委員 | 本間 誠
(中央執行委員 組織部長) |
| 対策本部委員 | 瀧口 良二
(中央執行委員 教宣部長) |
| 対策本部委員 | 木村 忠義
(中央執行委員 調査部長) |
| 対策本部委員 | 中嶋 健太
(本部青年部長) |
| 対策本部委員 | 谷澤由紀恵
(本部女性部長) |
| 対策本部委員 | 伊藤 正則
(国労北海道本部執行委員長) |
| 対策本部委員 | 大沼 元
(国労東日本本部執行委員長) |
| 対策本部委員 | 上野 力
(国労東海本部執行委員長) |
| 対策本部委員 | 森田 文一
(国労西日本本部執行委員長) |
| 対策本部委員 | 立花 浩二
(国労四国本部執行委員長) |
| 対策本部委員 | 千々岩 隆
(国労九州本部執行委員長) |

(2) 第1回「組織拡大・全国統一行動」対策会議ならびにエリア書記長合同会議の開催について

- (1) 日 時 2019年9月19日（木）
14時～
- (2) 場 所 交通ビル B1F会議室
- (3) 議 題 ①「組織拡大・全国統一行動」の展開について
②その他
- (4) 出席範囲 上記対策本部委員ならびに各エリ

ア本部書記長とする。

- (5) その他 第1回組織検討委員会終了後に開催する。尚、会議終了後、(一財)国労会館第208回理事会・第3回評議員会(9/19開催)を開催するので承知おきのこと。

4. 全国エリア組織部長会議の開催について

標記の会議を開催するので、関係者の出席を手配すること。

【指示第8号】(2019年8月21日)

- (1) 日時 2019年10月5日(土)13時30分～
(2) 場所 交通ビル7F会議室
(3) 議題 ① 組織強化・拡大の取り組みの具体化について
② 第14回全国組織強化・拡大経験交流集会に向けて
③ 新規採用者対策について
④ その他
(4) 対象 各エリア本部組織部長
(5) 集約 出席者の氏名・最寄駅について、9月10日までに、本部・組織部(小出書記)まで報告すること。(NTTFAX 03-5403-1644 又は JRFAX 057-4885)
(6) その他 出席者は印鑑を持参のこと。

5. 全国エリア・地方本部組織部長会議の開催について

標記の会議を開催するので、関係者の出席を手配すること。

【闘争指示第31号】(2019年11月18日)

- (1) 日時 2020年2月23日(日)13時30分～
(2) 場所 交通ビルB1F 会議室
(3) 議題 ① 組織強化・拡大について
② 新規採用者対策について
③ その他
(4) 対象 各エリア・地方本部の組織部長
(5) 集約 出席者の氏名・最寄駅について、1月末日までに、本部・組織部まで報告すること。(NTTFAX 03-5403-1644 又は JRFAX 057-4885)
(6) その他 出席者は印鑑を持参のこと。

6. 第14回全国組織強化・拡大経験交流集会の開催について

第190回拡大中央委員会で確認した「第14回全国組織強化・拡大経験交流集会」について以下のとおり開催するので各級機関は関係者の参加手配を行うこと。なお参加対象者についても以下の扱いとするので、その徹底と調整を図ること。

【指示第47号】(2020年1月28日)

1. 名称 「第14回全国組織強化・拡大経験交流集会」
2. 日時・場所・日程・参加割当等について
(1) 日時 2020年6月7日(日)13時30分～8日(月)12時30分(受付開始 13:00)
(2) 場所 マホロバマインズ三浦
〒238-0101 神奈川県三浦市南下浦町上宮田3231
※京浜急行電鉄「三浦海岸」駅(出口)から徒歩約7分。(品川駅から約1時間)
☎046-889-8900 FAX046-889-8925
<https://www.maholova-minds.com/biz/access/index.php>
(3) 参加目標 100名規模(昨年同様の参加要請とする)
(4) その他
① 第14回の集会は昨年の内容を踏襲して開催します。
② 詳細については、2月23日に開催する第2回エリア・地方本部組織部長会議での議論を踏まえて連絡します。

7. 「2020国労『青年・女性・家族』中央総行動」ならびに「第14回全国組織強化・拡大経験交流集会」の中止と開催方法の再検討について

【指示第68号】(2020年4月3日)

新型コロナウイルス感染症が拡大し、集団クラスターが14都道府県26カ所で発生する一方、全国各地で日を追う毎に感染経路が不明な患者が急増している現状を踏まえ、昨日開催した第11回中央執行委員会において組合員・家族の健康と安全確保を最優先する観点から、いったん延期とし

た本部208号（指示第64号3/13付）による「2020
国労『青年・女性・家族』中央総行動」ならびに本
部156号（指示47号1/28付）による「第14回全国
組織強化・拡大経験交流集会」は中止とすること
とし、当該の青年・女性部・家族会とも相談しな
がらあらためて開催方法などについては、別途検
討することを確認した。よって、各級機関は、参加
者への周知徹底を行うこと。

青年・女性・家族会関係の経過

I 青年部関係の経過

1、青年部中央常任委員会

(1) 第16回青年部中央常任委員会

<指示第3号> (2019年8月13日)

1. 日時 2019年8月20日(火) 9:30~
2. 場所 国労本部7階会議室
3. 議題
 - ・第88回全国大会報告
 - ・第103回青年部中央委員会について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・次回中央常任委員会について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

キャプション

(2) 第17回青年部中央常任委員会

<指示第15号> (2019年9月9日)

1. 日時 2019年10月5日(土) 19:00~
2. 場所 国労本部7階会議室
3. 議題
 - ・第1回青年部代表者会議について
 - ・第103回青年部中央委員会について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

3. 議題

- ・第103回青年部中央委員会について
- ・貨物会社青年部交渉について
- ・「青年・女性・家族会」中央総行動について
- ・青年部オルグ行動について
- ・その他

4. 出席範囲 青年部中央常任委員

(5) 第20回青年部中央常任委員会

<指示第44号> (2020年1月15日)

1. 日時 2020年1月24日(金)
~25日(土)
2. 場所 国労会館7階会議室
3. 議題
 - ・第103回青年部中央委員会について
 - ・貨物会社青年部交渉について
 - ・「青年・女性・家族会」中央総行動について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

(3) 第18回青年部中央常任委員会

<指示第29号> (2019年11月7日)

1. 日時 2019年11月12日(火) 19:00~
2. 場所 国労西日本本部会議室
3. 議題
 - ・第1回青年部代表者会議について
 - ・貨物会社青年部交渉について
 - ・第103回青年部中央委員会について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

(6) 第21回青年部中央常任委員会

<指示第53号> (2020年2月17日)

1. 日時 2020年2月27日(木) 13:00~
2. 場所 国労西日本本部会議室
3. 議題
 - ・第103回青年部中央委員会について
 - ・「青年・女性・家族会」中央総行動について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

(4) 第19回青年部中央常任委員会

<指示第34号> (2019年12月17日)

1. 日時 2019年12月23日(月) 18:00
~24日(火) 11時
2. 場所 国労西日本本部会議室

(7) 第22回青年部中央常任委員会

<指示第57号> (2020年2月28日)

1. 日時 2020年3月2日(月) 20:00~
2. 場所 国労本部会議室
3. 議題
 - ・第103回青年部中央委員会について
 - ・「青年・女性・家族」中央総行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

(8) 第2回青年部中央常任委員会

<指示第66号> (2020年3月19日)

1. 日時 2020年3月29日(日) 13:00~
2. 場所 国労西日本本部会議室
3. 議題
 - ・2020「青年・女性・家族」中央総行動について
 - ・第14回全国組織強化・拡大経験交流集会について
 - ・貨物会社青年部交渉について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

(9) 第3回青年部中央常任委員会

<指示第89号> (2020年6月18日)

1. 日時 2020年6月28日(日) 10:00~
2. 場所 国労西日本本部会議室
3. 議題
 - ・「青年・女性・家族」中央総行動について
 - ・貨物会社青年部交渉について
 - ・青年部オルグ行動について
 - ・その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員

2、第1回青年部代表者会議

<指示第16号> (2019年9月9日)

1. 日時 2019年10月6日(日) 10:00~
2. 場所 国労本部7階会議室
3. 議題
 - ① 第103回青年部中央委員会について
 - ② 青年部オルグ行動について
 - ③ その他
4. 出席範囲 青年部中央常任委員および各エリア青年部代表1名

3、第103回青年部中央委員会

<指示第48号> (2020年2月6日)

1. 日時 2020年3月3日(火)
10:00~12:00

2. 場所 TKP新橋汐留ビジネスセンター

3. 議題

- (1)経過報告について
- (2)委員会延期承認について
- (3)運動方針(案)について
- (4)役員改選について
- (5)その他

(1) 第103回青年部中央委員会について

国労青年部は3月3日、東京都港区新橋において、第103回青年部中央委員会を開催し、青年部が組織拡大の先頭になり職場で活動していくとともに、JR職場の労働条件改善、国民春闘勝利の当面する活動方針を決定した。委員会は、議長に東京地本の白濱委員を選出し、本部青年部を代表して、この間青年部長代行を務めた大北副部長が、「中央委員会の開催に向けた数々の努力に心より感謝する。私たちは自分たちの運動を信じて闘い続けてきた。その結果、各地で多くの仲間が国労に加入・復帰を決意している。これからも自信と確信をもって、組織の強化・拡大、労働条件の改善に奮闘しよう」と挨拶した。本部からは本間組織部長が参加し、国労を取り巻く状況を報告し、組織拡大に向けた運動について、青年部の奮闘を要請した。また、来賓の谷澤女性部長からは「今日から明日にかけて青年・女性・家族中央総行動を予定していたが、皆さんの健康と安全を第一に延期した。国労の将来を担う青年部の柔軟な発想と行動力で仲間を増やしてほしい」と激励した。全体討論で委員から「職場を良くする、自分たちの仕事をやりやすくするために仲間を拡大していきたい」「新型コロナウイルスによるマスク着用が任意から強制になった。息苦しくて仕事に影響が出ている」「無所属の職員が増えているが、国労に協力してくれる仲間がいる」「災害復旧を自治体任せにはしていないか。地域住民が困っている。JRや国の責任で復旧させなければならない」「貨物の人事制度の評価に対する不満が多く、社員から出されている。日常の繋がりで仲間を増やしていきたい」などの発言が出された。討論の最後に「全国の職場で奮闘している青年部に感謝する。仲間を増やしていくために青年部を卒業したJR採用の先輩と連携をとり、運動を進めていきたい。その先頭に本部青年部が立ち奮闘していく」と集約した。役員改選では4名全員新任となり、委員会宣言を採択し、最後に木村新青年部長の団結ガンバローで閉会した。【新中央常任委員会体制】青年部長 木村洋希(東京・新)、副青年部長 香川博明(近畿・新)、常任委員 工藤拓真(静岡・新) 山中和也(近畿・新)。

【青年部長就任あいさつ】

国労本部青年部は2020年3月3日、東京新橋に

において「第103回青年部中央委員会」を開催し、新常任委員体制を確立しました。新たに青年部長の任に就かせていただくことになりました東日本本部の木村洋希です。青年部長就任にあたり、決意の一端を述べさせていただきたいと思います。

私は職場に国労が必要不可欠な存在だと自信を持てています。JR各社の利益優先の効率化施策による人減らしの結果、安全は脅かされ、安全・安定輸送が守られない状況になっています。また、会社は労働者同士を競い合わせる『人事賃金制度』を導入し、労働組合不要論を押し進めています。そんな会社の暴走に待たせられ、会社や所属組合から真実を知らされない職場の労働者に真実を語っている組合が私たち国労であることは間違いありません。残念ながら、JR内にはいまだに会社と癒着したり、労働組合として機能していない組織も存在します。国労がいなければJR各社、グループ関連会社の労働者にとっては劣悪な労働条件が拡大する一方です。私たちは少数組合ですが、自信と確信をもって労働条件改善、安心して働ける職場づくりを取り組んでいきたいと思っています。

国労の最重要課題である「組織強化・拡大」の取り組みは、第81回定期全国大会以降に発せられた「闘争指令1号」の運動を継続してきましたが、いまだに1000名の拡大には至っていません。昨年の大会で「課題と到達点（5年ビジョン）」が提起され、青年部でも議論を重ねてきましたが、今現在の状況で私たち青年部が到達点に関しては語るべきではないと考えます。到達点とは何を目指しているのか明確な答えが無いまま到達点は語れない。山積した課題を解決し、その先に到達点を見据えるべきであると思います。避けては通れない「組織拡大」問題があり、全員一丸となり取り組まなければなりません。

私は国労運動を前進させるプロセスとして「国労運動継承の為の学習」、「組織強化の為の交流」、「組織維持発展の為の拡大」を三本柱に青年部運動を展開して行きたいと考えています。そして、その先に到達点はあると考えています。

青年部では一人の突出した活動家、指導者を育成するのではなく、全員で一步前に前進をする運動を築いて行きたいと思っています。次の世代を僕等と言うのであれば、私の使命は次の次の世代を育成し、より生き生きと働きやすい世の中を目指し、労働環境・職場環境の改善を訴えていきます。

皆さんの支えがなければ立っている事も困難な時があるかもしれません。駆け出しの青年部長ではありますが全力で頑張ります。歴史ある国労の正義の旗を守り、掲げ続ける為にも、当面する諸課題に奮闘し、自信を持って次の世代に託す決意を述べ、就任の挨拶とさせていただきます。

4、国労青年・女性・家族行動委員会関係

(1) 2020春闘勝利！青年・女性・家族行動委員会の設置について

【設置目的】

①青年・女性・家族が2020春闘の中軸となつて闘う。

②青年・女性・家族の要求獲得を図る。

【役員体制】

議長 谷澤女性部長

副議長 黒沢家族会会長

加藤女性部副部長

事務局長 大北青年部部長代行

行動委員 青年・女性・家族中央常任委員

書記 青年・女性・家族担当書記

(2) 「2020国労『青年・女性・家族』中央総行動」は3月3日～4日開催に向けて準備を進めていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大により、組合員・家族の健康・安全面を第一に考慮し、日程を5月17日に延期しました。しかし、4月になっても新型コロナウイルスの感染拡大は依然予断を許さない状況が続いたため、今年の開催は中止することにしました。なお、この行動の成功に向けて取り組んだカンパ金は、総額143,950円（6月18日現在）となりました。

(3) 「2020国労『青年・女性・家族』中央総行動」ならびに「第14回全国組織強化・拡大経験交流集会」の中止と開催方法の再検討について

<指示第68号>（2020年4月3日）

新型コロナウイルス感染症が拡大し、集団クラスターが14都道府県26カ所で発生する一方、全国各地で日を追う毎に感染経路が不明な患者が急増している現状を踏まえ、昨日開催した第11回中央執行委員会において組合員・家族の健康と安全確保を最優先する観点から、いったんは延期とした本部208号（指示第64号 3/13付）による「2020国労『青年・女性・家族』中央総行動」ならびに本部156号（指示第47号 1/28付）による「第14回全国組織強化・拡大経験交流集会」は中止とすることとし、当該の青年・女性部・家族会とも相談しながらあらためて開催方法などについては、別途検討することを確認した。よって、各級機関は、参加者への周知徹底を行なうこと。

Ⅱ 女性部関係の経過

1. 会議関係

(1) 2019年度女性部中央委員会の成立について

女性部は、2019年10月19日～20日の2日間、東京・アワーズイン阪急の会議室において第5回女性部中央委員会を開催した。その中で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2019年度活動方針を決定するとともに、新役員を選出した。

中央委員会では、労働条件改善の闘い、女性労働者の権利確立の闘い、女性部組織の強化・拡大の闘い等について議論が集中した。

特に職場の要員不足や過酷な労働実態、職場における組織拡大対策、定年後再雇用労働者の劣悪な労働条件、介護と仕事の両立など、切実な声が出された。

中央委員会終了後、ただちに新常任委員体制を確立し、女性部の先頭に立って闘うことを決めた。

<新女性部体制>

女性部長

谷澤由紀恵（近畿）（総括・財政）

副女性部長

加藤 照代（東京）（総務・教宣）

中央常任委員

佐藤 房枝（北海道）（業務・調査）

市岡ひとみ（名古屋）（教宣・調査）

矢野 里美（四国）（組織・教宣）

2. 行動関係

(1) 2020国労青年・女性・家族中央総行動

2019年12月9日に青年・女性・家族行動委員会を設置し、2020年春闘での要求実現をめざして行動していくことを確認したが、新型コロナウイルス感染対策のため総行動を中止した。

3. 共闘関係

(1) 全労協女性委員会第29回総会

2019年11月16日、港区立生涯学習センターにて第29回全労協女性委員会総会が開催された。

第1部は1954年に闘われた全織同盟による近江絹糸人権闘争の記録「立ち上がる女子労働者」のDVDを上映し、元繊維労連書記の方から戦前戦後の日本経済を支えた繊維産業で働く女性労働者の闘いの歴史を学んだ。

第2部では、日通の不当な雇止めとの闘いや米

国ユナイテッド航空の解雇と組合差別との闘いについての発言、郵政ユニオン・女性ユニオンから裁判の報告などがありました。

第3部の懇親会で、さらに交流を深めました。

(2) 「均等待遇アクション21」について

「均等待遇アクション21」は、①男女雇用機会均等法に間接差別禁止を明記させ、男女雇用平等法の制定を目指す、②パート法を改正し、「均等待遇」を明記させる、③同一価値労働同一賃金を実現させ、性差別や働き方の違いによる差別をなくすことを目指してシンポジウムの開催、審議会の傍聴や国会議員への働きかけなどを行ってきた。国労女性部も賛同団体として学習会や行動に参加してきた。

Ⅲ 国労家族会全国連合会の経過

1. 第55回定期大会

10月6日（日）～10月7日（月）、東京・品川区で第55回大会を開催し、合計28名の家族会会員が集まり、2019年度の活動方針を決定した。

来賓の国労本部から宮崎組織部長が挨拶に立ち、情勢や国労の活動、政治課題等々について報告され、本年3月から数回にわたり家族会中央常任との話し合いを設けたことを紹介し、家族会の繰越金や家族会強化対策資金の見直しを国労が検討していることに触れた。続いて大北青年部副部長から春闘を闘う青女家行動を共に進めることの大切さが述べられ、加藤女性部副部長からは、J Rや家庭内での女性差別に触れ、差別に対し闘うことが国労であり女性部と家族会です、と激励を戴いた。

主催者挨拶と経過及び方針の提起を行った黒澤家族会会長は、本年3月から行われた国労本部との話し合いについて述べた。話し合いは3月・5月・7月・9月の都合4回行われ、内容は、①繰越金の取扱い、②家族会強化対策資金の中央と地方の配分の見直し、③家族会全国連合会を2020年秋の大会で「休止」ということであった。

黒澤会長は、解散などについては今大会で今年の方針と今後のことを検討したい、と中央常任委員会の考えを述べた。

大会発言は、家族会全国連合会の存続を求める意見が多く出され、全国連合会が解散したら家族会の地方・エリアはどうなるのか、青女家行動は続くのか、などの意見が出された。

発言を受けて方針が補強された。その要旨は、2020年の大会で再度議論し、その後解散の準備を

進めるとした。

地方やエリア家族会から、国労との連携や協力、地方での創意工夫が毎年積み重ねられていることが述べられた。そして、家族会の最重要課題である組織拡大と役員の担い手づくりが大変であること、国労役員と組合員の理解と協力なしに家族会の強化と発展は進まない現実が各地方から報告された。

例年開催している学習会は中止し、家族会の今後についての討論となった。

役員 <会 長> 黒澤百合子
<中央常任委員> 石田 忍
堀口 智子
平野みさと

2、中央常任委員会の開催と内容

第1回 2019年10月7日

- 1) 第55回家族会大会の総括について
- 2) 新役員体制と任務分担について

第2回 2020年2月8日

- 1) 国労第190回拡大中央委員会について
- 2) 2020年青年・女性・家族中央総行動について
- 3) 家族会エリア・地方交付金及び青年部女性部支援金について

3、学習会及び青女家中央行動

新型コロナウイルスの感染拡大で開催できなかつた。

4、2019年度家族会強化対策資金 カンパの徴収

10月24日、国労本部は、年末手当から組合員一人1,000円(内訳は、本部0円・エリア本部500円・地方本部500円)の徴収を指示した。同日、家族会会長に連絡があり、この内容が通知された。

5、エリア・地方家族会の強化対策

家族会全国連合会の依頼を受けた国労本部は、12月24日付の国労本部事務連絡により、第一次組織強化対策費として合計100万円を、各エリア(家族会)に交付した。

I 業務関係

1、貨物会社

i 団体交渉（除く賃金関係）

(1) 労働協約の一部改正について

労働協約(労使関係部分)の改正については、2019年8月21日に「労働協約の一部改正に関する申入れ(国労闘申1号)」を提出し、9月13日に趣旨説明、17日、18日、27日、28日と5回の団体交渉を開催した。

今年度についても、具体的な条文の改正を求める41項目の要求を基本としながら「労使間協議(経営協議会、団体交渉、苦情処理)」「非組合員の範囲」及び「便宜供与」の重点5項目と「平和条項」を中心に交渉してきた。

この間の労働協約交渉では、「団体交渉の設置単位」「団体交渉事項」そして「施設内における組合活動」など、日常の組合活動に大幅な制限がかけられている条文に対し、各条文及び運用面の改正も含めて求めてきた。2014年度には、長年の懸案であった協約第一条、「協約の目的」について「社業の発展・・・」から「企業の健全な発展・・・」へ条文改正を行ってきた。

本年度においては、昨年の第15条「団体交渉事項」における「基準」の削除について「この間の交渉経緯もあり、その基準の削除について検討する」とした確認に基づき、第15条「団体交渉事項」(1)項及び(3)項の「基準」の削除を確認した。その他の具体的な条文改正には至らなかったが、重点要求での具体的なかつ運用面での前進を確認し、組合活動における有利な側面を活かしていくこととし、労働協約を締結した。 2019年5月10日

(2) 「JR貨物グループ中期経営計画2023」に関する申し入れ

2019年8月27日、28日の両日、本部は「JR貨物グループ中期経営計画2023に関する申し入れ」(国労闘申第17号 2019年5月10日付)について団体交渉を開催した。

1項目目の「中期経営計画2021が、2年で見直しとなった総括と課題を明らかにすること」との申し入れに対し、会社の回答は「2017年度からスタート

とした「中期経営計画2021」は、「連結経常利益100億円以上の達成とその持続的な確保」を経営目標として掲げていた。策定から2年が過ぎ、この間、当社グループは2年連続(2016年度・2017年度)で鉄道事業黒字、連結経常利益100億円以上の達成を成し遂げ、目標を達成することが出来た。また、2018年度を持って、国と約束した「経営自立計画」(2011年度～)の計画期間も終了するなど、一定の区切りもむかえた。一方で、お客様の期待、外部環境、社内の動きに、変化・新たな動きが起きており、「中期経営計画2021」で掲げる、私たちが目指す姿(お客様に選ばれる鉄道貨物輸送、鉄道を基軸とした総合物流企業グループ、不動産事業新規事業開発の推進、生き生きとした働きがいのある組織)を通じて、安定的に利益を生み出す企業グループとなるには、こうした動きを取り込む必要があった」と説明した。

(3) 2020年春ダイヤ改正について

2019年12月12日、貨物会社より2020年3月14日(土曜日)を実施日とする2020年春ダイヤ改正の提案を受けた。

会社は「2020年春ダイヤ改正においては、『JR貨物グループ中期経営計画2023』の考え方にに基づき、運賃改定後の推移を見極めるため原則としてはネットワークを維持しながら、お客様動向の取り込み及び国内労働力人口の減少による働き方改革を踏まえつつ、機材運用の見直しによる生産性向上や職業務体制の適正化を図るなど、きめ細かく収益性向上の取り組みを進め、経営資源を有効活用するための見直しを考慮した計画を策定する」と説明した。

2020年1月16日「2020年春ダイヤ改正に関する申し入れ(国労闘申第6号)」に基づき団体交渉を行った。

交渉では、①収入減となる主な要因と、効率化施策による効果等具体的内容について、②安全輸送の確保に向けた具体的な対策、③設備投資について、など11項目について協議した。最後に「安全が最大の使命であることは間違いない課題であり、今後支社提案となるが、安全の確保のためにも要員を確り確保していくこと」を求め、整理を図った。

(4) 貨物会社の「新しい人事制度」の協定締結について

貨物会社の2019年4月1日から実施する「新しい人事制度」提案に対して、国労本部は第一次解明要求（13項目）、第二次解明要求（115項目）、そして基本要素10項目を提出し、2018年11月7日の交渉を皮切りに、22回、約60時間にも及ぶ団体交渉を開催してきた。

本部は、2019年4月2日に開催した第11回中央執行委員会において、貨物会社の「新しい人事制度」における交渉の到達点、引き続き改善を求める課題、問題点等を確認し、協定の締結は「評価制度」の動向を踏まえ判断することとしてきた。

2019年7月に開催した第88回定期全国大会において、「現時点での締結は出来ない」として、2020年1月9日まで本社・本部間での確認事項の整理を行い、2020年1月9日に開催した第7回中央執行委員会において、労働協約の締結に合わせ2019年9月30日に遡り妥結の判断を行う事とした。

(5) 「コキ107・コキ200形式検査周期の見直し」について

2020年1月16日、コキ107・コキ200形式の全般検査及び交番検査（指定取替）の検査周期見直しについて、貨物会社より説明を受けた。

【会社説明要旨】

近年機器の構造の変更が進み従前より車両の信頼性が向上していることから検査周期の見直しを目的として調査、分析を行ってきた。検査周期延伸は当社だけではできないことであり、外部有識者（日本鉄道車両機械技術協会、鉄道総研、大学教授）に良否を審議していただき判断した結果、周期延伸することは可能であると示されたことから、周期延伸を行っていきたいと考えている。

対象車両としては、コキ107形式、コキ200形式で併せて2300両を対象としている。検査周期延伸は、交番検査（指定取替）が30ヵ月から42ヵ月へ、全般検査5年（60ヵ月）から6年（72ヵ月）、機関車は8年であり、貨車も最長8年にしたいと考えている。実証試験で実際に走行させてみて問題がないかを確認した上で国土交通省から承認が得られることになっている。

実施時期については、現在国土交通省に審議してもらっている状況であり、承認が得られれば実施へと考えている。

(6) 労働条件改善要求について

2020年2月12日に「2020年度労働条件改善要求（国労闘争8号）」49項目（Ⅰ. 重点要求13項目、Ⅱ. 勤務・労働時間・休暇に関する要求7項目、Ⅲ. 諸手当に関する要求16項目、Ⅳ. 諸制度に関する要求13項目）を提出し、3月5日、30日、31日に重点要求について協議した。

【会社回答要旨】

1. 早急に65歳定年制を確立すること。【回答】65歳定年制については、現時点考えていない。
2. 法が示す同一労働・同一賃金の趣旨に基づき、55歳以上社員の賃金ダウンを改善すること。【回答】55歳到達時の賃金ダウンは、人事制度改革に伴い5年の経過措置を経たのち解消する。
3. シニア・嘱託社員の地域賃金格差を是正するとともに基本賃金・調整手当を引き上げること。【回答】国労闘争第7号で回答する。
4. 勤務・労働時間、休暇等、出向先会社の労働条件の抜本的改善を図ること。【回答】関連会社等の休日・労働時間等については、関連会社等が定めるものと考えている。
5. 年間休日数を124日とし、完全週休2日制を確立すること。年間総労働時間は、1800時間以内とすること。【回答】特別休日の増については現時点考えていない。

ii 経営協議会

(1) 2019年度中間決算について

2019年11月19日、貨物会社と経営協議会を開催し、2019年度中間決算について説明を受けた。

【中間決算概要】

「JR貨物グループ 中期経営計画2023」のもと、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」を目指し、鉄道ロジスティクス事業の業務刷新と収支改善の継続、総合物流企業への進化を中心に、更なる成長と発展に向け各施策を展開しました。

この結果、当中間連結会計期間の営業収益は971億円（前年同期比+10.4%）、営業利益は62億円（前年同期比+538.5%）、経常利益は59億円（前年同期比+956.4%）、親会社株主に帰属する中間純利益は37億円（前年同期は中間純損失13億円）となりました。

鉄道ロジスティクス事業では、安全最優先の職場風土づくりに向けて、ルールの理解と正しい作業の実践・定着化により意識浸透と行動徹底に取り組みました。輸送サービスでは、中長距離区間の輸送力を拡充し、お客様のニーズに対応するために、ダイヤ改正において関東～関西地区間のコンテナ列車を九州まで延伸し輸送力の増強を行いました。

輸送量では、コンテナが前年に「平成30年7月豪雨」等の大規模な自然災害が発生した影響により、すべての品目で前年同期を上回る実績となりました。輸送量の増加と前年10月に実施した基本運賃改定の効果が大きく影響し、売上高は、前年同期を上回る実績となりました。

総合物流企業への進化に向け大きな布石と位置

付けている「東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクト」では、マルチテナント型物流施設「東京レールゲートWEST・EAST」の開発を推進しました。

経費面では、安全の確立、安定輸送の確保、輸送品質の維持等の事業継続に必要な経費は着実に執行しつつ、会社の持続的成長に向けて、維持・更新投資に加え、成長・戦略投資も進めました。

この結果、当中間連結会計期間の営業収益は864億円（前年同期比+12.0%）、営業利益は9億円（前年同期は営業損失46億円）となりました。

不動産事業では、前年10月に竣工した分譲マンション「シティータワー八王子フレシア」の完売、前年11月に開業した商業施設「八王子OPA」等、既存物件の賃料収入の維持・確保に取り組みましたが、前年同期の分譲マンション「ジオ茅ヶ崎フレシア」販売の反動減による影響を受け、不動産事業は減収減益となりました。

この結果、当中間連結会計期間の営業収益は109億円（前年同期比-2.3%）、営業利益は52億円（前年同期比-4.0%）となりました。

その他、子会社における商品販売の増加とそれに伴う仕入れ費用の増加等により、当中間連結会計期間の営業収益は53億円（前年同期比+1.8%）、営業損失は0億円（前年同期は営業利益0億円）となりました。

(2) 2019年度上半期安全経協について

2019年12月5日、「2019年度上半期の鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況」について説明を受けた。

【運転事故・労働災害の概要】

鉄道運転事故等の発生状況については、1. 鉄道運転事故14件（前年度比+2件）、2. インシデント発生なし、3. 輸送障害193件（対前年比△9件）、4. 運転阻害1,908件（対前年比+203件）、5. 6つの特定事故合計5件（前年度比△6件）、6. 係員の取扱い誤りに起因する事故・事象、鉄道運転事故及び指導事象以上は30件（前年度比△4件）、7. 係員の取扱い誤りに起因する事故・事象は357件（前年度比+84件）運転阻害が発生した事象は142件であり、積付検査の見落とし、編成通知書の取扱い及び信号の取扱いが大きな割合を占めている。

労働災害の発生状況については、1. 社員の労働災害は37件（対前年+8件）、休業災害が8件、不休災害が29件発生している。2. 協力会社社員の労働災害は17件（対前年+2件）と増加した。3. 支社別において、社員の方では、北海道支社以外で昨年度に比べ増加した。4. 系統別において、昨年度と比べ、駅が大幅に増加した。5. 種別において、

重大災害である触車が1件、交通が3件発生した。6. 年齢別において、10代及び20代に多く発生し、昨年度から倍増（12件〜24件）した。20代での発生は、平成27年度から4年連続の増加となった。7. 経験年数別において、3年未満で大幅に増加した。その中でも、新入社員での発生が9件と昨年度と比べ6件増加した。

(3) 2019年度決算概況について

2020年6月4日、経営協議会を開催し、「2019年度決算概況」について説明を受けた。

【決算概要】

前期の「平成30年7月豪雨」等自然災害の影響から回復し、また収支改善のための運賃改定等の営業施策の推進の効果もあり、単体の運輸収入および子会社の利用運送事業収入が大幅に増加した。連結営業収益は増収、連結営業利益・経常利益ともに増益となり、連結営業利益は2期ぶりの100億円台、連結経常利益は89億円を確保した。親会社株主に帰属する当期純利益も、大幅増益となり黒字を確保。前期は自然災害の対応に伴う費用等の災害損失24億円を計上し、当期については、「台風19号」の対応に伴う費用等の災害損失3億円を計上した。

2、JRグループ健康保険組合関連

1. 2020年2月7日、第54回組合会が開催され、以下の議題（理事会提案事項）について審議し、提案通り承認された。

- (1) 介護保険料率の改定の件
- (2) 規約の一部変更の件
- (3) 組合会議決規定の制定の件
- (4) 組合会議決規定の一部改正の件
- (5) 令和2年度事業計画及び収入支出予算の件
- (6) 理事長専決事項の報告の件

2. 2020年6月19日、第55回組合会が開催され、以下の議題について審議し、理事会提案事項及び理事・理事長等の選出についても提案通り承認された。

- (1) 令和元年度決算および事業報告の件
- (2) 令和元年度決算残金処分の件
- (3) 令和2年度一般勘定における項間流用の件
- (4) 理事長専決事項の報告の件

3、ソフトバンク関係

(1) 労働協約改正については、2019年9月3日に「労働協約の一部改正に関する申入れ」（国労申2号）を行い、9月19日に団体交渉を開催した。

今年度の交渉は、「働き方改革一括法」が4月から施行されたもとで、労働時間管理に関する問題をはじめ、これまでの交渉の到達点を踏まえ、未解決になっている23項目を中心に交渉した。また、2020年4月から実施される「人事制度の一部改正」に伴う「月例・賞与比率の変更」について説明等を行った。

- (2) 年末手当については、2019年10月18日に「2019年度年末手当の支払いについて」(国労闘申第3号)を提出し、10月31日に団体交渉を開催した。要求は、①業績に応じて支払う「特別加算」について年末手当にも反映させ、2019年12月1日現在における「基本給」の3.5ヵ月分を支払うこと。②支払い日については、2019年12月9日の週末までとすること。等を柱とする4点を申し入れた。11月13日に「基本給の3.0ヵ月(前年比 同月数)、12月13日支払い」の回答を受けた。
- (3) 新賃金引上げについては、2020年2月12日に「2020年4月1日以降の賃金の引上げについて」(国労闘申第7号)、JR各社と同様にソフトバンクに対して申し入れた。要求は、2020年4月1日以降の基本給について、①「月例・賞与比率を変更」する新基本給加算並びに定期昇給とは別に、基本給を11,000円の引き上げを行うこと。②回答は3月13日まで行うこと。等9項目を提出した。

夏季手当については、2020年4月15日に「2020年度夏季手当の支払いについて」(国労闘申10号)の申し入れを行った。要求は、①2020年4月1日現在における「基本給」の4.0ヵ月分(通常賞与3.0ヵ月相当に加えて、1.0ヵ月の特別加算賞与)とすること。②支払日は、2020年6月30日までとすること。など4項目を提出した。

2020年5月27日、ソフトバンクから「2020年4月1日以降の賃金引上げについて(闘申7号)」及び「2020年度夏季手当の支払いについて(闘申10号)」の回答を受けた。新賃金等は、5年連続の「ベア・ゼロ」回答、「2020年度の昇格を含む昇給原資は、一人平均で基準内給与の1.64%(4,592円/月)とする」と回答した。また、「当社はこれまで、業績に応じた賞与を支給することで実質的な賃上げを実現している」と説明した。夏季手当については、「通常賞与(3.0ヵ月相当)に加え、全体で1.4ヵ月相当を原資とした特別加算賞与を支給する。その結果、2020年夏季賞与は賞与算定基礎給の4.4ヵ月となり、支払い日は6月30日となる」と回答した。

4、自動車協議会関係

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「きゅり

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。

委員会の前段に、日本労働弁護団常任幹事の島崎量(しまさき ちから)弁護士を講師に招き、労働契約法第20条判決の解説、労働条件・賃金などの不合理な格差を争った事件などの学習会を開催した。参加者から各職場での実態や雇い止めに関する質問や正規社員と非正規社員の待遇差の現状が、最近の判例に照らし合わせてどうなのかなど活発な質問出され、予定の時間を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いしたい」との要請のほか、JRバス各社での安全問題、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息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。

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。

役員には、議長 野々口善之(西日本)、副議長 佐藤 功(北海道)、丸山淳一(関東)、事務長に兜森秀昭(東北)を選出した。

5、アスベスト補償問題

国労本部は鉄道・運輸機構(以下、機構)に対し、「石綿健康被害に関する団体交渉の申し入れ」(闘申9号 2020年3月17日付)を提出し、交渉及び文書による回答を行うよう求めた。本部は新型コロナウイルス感染症対策等による交渉の可否について環境推移をみてきたが、例年の時期に席に着いての交

渉等は難しいと判断し、機構に対し文書回答を求めた。5月7日(木)に機構側(窓口:職員課長)より下記の回答を受け、同日、国労側より強く要望すべき内容・意見を文書で示し、申し入れに対する交渉とした。

1. 元国鉄職員の石綿(アスベスト)を起因とする業務災害補償等認定実績について、現在の認定状況、健康診断受診及び健康管理手帳取得状況等について明らかにすること。これまで同様に認定者の職種、系統などの情報についても明らかにすること。

【機構】 元国鉄職員の石綿に起因する業務災害補償等の認定実績は、令和2年3月末現在で502名である。また、令和2年3月末現在での健康診断承認者数は1,062名で、内777名が健康診断の受診を行っている。なお、健康管理手帳取得に必要な従事歴証明者数は1,302名である。認定者の箇所別等実績については、機構のホームページで明らかにしている。**【参考】** HP:業務災害補償・石綿(アスベスト)対策等|国鉄清算事業|JR TT 鉄道・運輸機構。

【国労】 半年だけで比較しても、業務災害補償等の認定実績(6名増)並びに従事歴証明者数(39名増)は、減少傾向にあるとは言え増加している。コロナ関連で、機構業務にも支障を来している事は承知しつつ、引き続き適切な情報開示について要請する。

2. 石綿健康被害の特殊性に鑑み、健康管理手帳取得に関わる事業主証明の際には、平成19年3月に手交したJR各社との「有害業務従事証明の取り扱いにおける確認書」による取り扱いを遵守するとともに、この間のJR各社との協議状況や労働局からの助言などについて明らかにすること。また、管理手帳交付者数が、厚生労働省からの情報が開示されず、平成28年(2016年)1月以降更新されていないことについて、同省への働きかけを行うこと。

【機構】 健康管理手帳取得に関する事業主証明業務は、適正に行っている。厚生労働省の情報開示について、機構としてコメント出来る立場にない。

【国労】 個人情報保護法に基づく取扱いによって、開示されなくなった内容であるが、私たちが求めている「国の責任」に基づく命の救済・補償という特殊性を厚労省に理解頂き、手帳交付者数の変化の開示こそ、認定以前に申請の「ハードルを下げる」一助となると期待している。対象者の窓口として対応頂いている貴側からも厚労省に対し、引き続き機会を捉えて対応を求めたい。

3. 業務災害認定等の申請及び手続きについて、申請及び調査の結果、業務災害認定の有無、救済補償については今後とも適切に情報開示すること。

【機構】 申請があった場合には適切に対応している。なお、情報開示について、昨年度機構全体のホームページの更新に合わせ石綿業務災害救済の周知について改善を行った。

【国労】 内容については、確認させて頂いた。

4. 特別遺族給付金(「特別殉職年金」「特別遺族一時金」)の請求期限が「令和4年(2022年)3月27日まで」となっている事に対し、今後の対応について明らかにすること。

【機構】 現行の法律に基づき取り扱っており、今後について、現時点明らかに出来るものはない。

【国労】 HP※国鉄清算事業管理部からの大切なお知らせの内容において、「4. 時効延長 ご遺族に支払われる特別遺族給付金の請求期限が延長されています」とされてきたが、その期限が2年を切ったもとので、国労も政府・関係各省等に対し必要な要請を行いたいと考えている。

5. 石綿に関する災害補償制度及び時効救済による請求期限の周知については、現行の新聞広告等の回数及び掲載サイズについて改善をはかること。

II 賃金関係

1、2020年春闘の取り組み

2020年4月1日からの新賃金要求については、「賃金・生活実態アンケート」調査を行い、各ナショナルセンターや産別の要求実態等を視野に置きながら、定期昇給の完全実施と「基本給(平均)の4%相当額、基本給に11,000円引き上げ」を基本とするベースアップを統一要求とし、その実現をめざした。

経営が好調な本州三社と昨年まで2年連続ベア回答を示した貨物の対応、及び連続ベアゼロとなっている北海道・四国で有額回答を引き出すことができるのかが大きな課題であった。結果としてJR貨物においては3年連続とはならなかったものの、四国では18年ぶりに有額回答を勝ち取ったのは大きな成果であった。一方で北海道においては19年連続のベアゼロという結果となった。各社の回答は【別表1】を参照されたい。

◎「国労闘申第7号」の申し入れ事項（貨物会社）

1. 2020年4月1日以降の基本給を定期昇給別で11,000円引き上げること。
2. 各等級の基準額を撤廃し、昇給額を引き上げること。
3. 55歳を超えて在職する社員の基本給について、交渉経過に基づき是正すること。
4. シニア・嘱託賃金を大幅に引き上げること。
5. 契約社員及び臨時社員についても社員に準じて引き上げること。
6. 高卒採用給を引き上げること。
7. 回答は3月13日までとすること。
8. 2020年1月1日現在の各諸元を明らかにすること。
9. 別に申し入れる「労働条件改善要求」についても実現を図ること。

2、「期末手当」について

JRとなって32年が経過し、その間各社によって経営体力や賃金・手当の考え方、交渉のあり方も大きく変化をしてきた。

従来、新賃金、夏季手当、年末手当と別々に交渉が行われていたが、北海道・東日本・貨物は従前通りではあるものの、東海・四国・九州では春闘時に新賃金と夏季手当の交渉を行い、秋に年末手当の交渉となっており、さらに西日本は春闘時に新賃金と期末手当（夏季・年末）を同時に交渉するなど、取り扱いには各社によって大きく違うこととなっている。

こうしたエリア本部の事情も踏まえ、第190回拡大中央委員会で議論し、期末手当の要求については、(1) 年間要求月数5.0ヶ月を基本とし、各エリアではさらに上積みをめざす (2) 要求月数は各エリアで前年度実績を上回る目標月数とし、夏季手当・年末手当の要求配分は各エリア本部で調整する (3) 夏季手当・年末手当とも可能な限り、各社の業績を踏まえた個々の交渉による要求の前進をめざす等を確認し、エリア本部ごとに団体交渉を強化し、要求の前進をめざしてきた。

2020年度夏季手当獲得の取り組みは、JR東海・西日本・四国及びJR九州が春闘時に、新賃金要求と並行で交渉し、JR東日本、貨物については5月14日に「基準内賃金3.0カ月分」、JR北海道については「基準内賃金2.5カ月プラス3万円」を求める要求書を提出した。

さらには、JRバス各社やグループ企業における賃金改善についても、どう底上げをはかるかが重要な課題である。[別表2] [別表3] 及び [別表5] を参照されたい。

◎「国労闘申第13号」の申し入れ事項（貨物会社）

1. 支払いは、2020年6月1日現在の基準内賃金の3.0カ月分とすること。
2. 支払日は、2020年6月30日までとすること。
3. 期間率、成績率の支払い条件について大幅に改善すること。
4. 支払いにあたっては公平・公正に行い、社員間・組合間差別は絶対に行わないこと。
5. 調査期間内に55歳に達した者、また、55歳以上の社員については、55歳到達時の基準内賃金の100%を算定基礎額とすること。
6. 契約社員及び臨時社員についても、社員と同様の取り扱いとすること。

3、2019年度「家計簿調査」について

今年度は12名に協力頂いた。詳細については「2020春闘特集」（2020年1月25日発行）を参照されたい。

4、2019年度「賃金・生活実態アンケート調査」について

第88回定期全国大会の決定を受け、以下の取り組みを行った。

1. 調査期間 2019年8月25日から8月31日
2. 対象者 全組合員及び他労組組合員とし、「病気等休職者・退職前提休職者・契約社員・臨時雇用組合員」を除く。

12月6日をもって最終集約とした集約数は2,777名（前年3,126名）。平均要求額は38,205円（前年35,966円）という結果であった。詳細は「2020春闘特集」（2020年1月25日発行）及び [別表4] を参照されたい。

◎資料1 貨物「2019年度年末手当の妥結」にあたって

- (1) 貨物会社は11月14日、「2019年度年末手当の支給に関する申し入れ（国労闘申第4号）」に対し「基準内賃金の1.60箇月分、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、下半期における一層の奮起に期待して、0.21箇月分を併せて支給する」との回答を行った。また、「55歳に到達した社員の扱いについては従前どおり」とし、支払日は「2019年12月6日（金）」とした。

席上本部は、「回答は、2016年度、2017年度と過去最高益を更新する中で、社員に犠牲を転嫁し低額回答を続けてきたこの間の対応の延長線上の回答であり、企業として社員に対する責任を果たしていないものである」として、①. 自然災害による減収を理由とした、低額回答ありきの姿勢に終始する全く誠意の見られないもので

しかない。②。昨年度決算は、西日本豪雨による大規模な自然災害に見舞われながらも経常利益を確保し、2019年度中間決算は、上期として過去最高益を確保する状況で、回答は社員と家族の厳しい生活実態をまったく顧みないものでしかない。③。災害時に迂回運転やトラック・船への代行輸送など、臨時作業に携わる社員の努力を無にし、社員感情を逆撫でするものでしかない。④。経営に影響を与える数々の根幹問題を先送りし、社員犠牲の経営を続けている経営陣の責任は重大であり、「先行き不透明」を理由に要求に応えない経営陣には失望しかない。一と嚴重に抗議し、取り扱いについては「持ち帰り検討」とした。

本部は直ちに闘争指示第25号を発し、貨物会社の年末手当回答に対して全国から抗議行動を展開してきた。

- (2) 今年末手当の闘いは、新たな「中期経営計画2023」の1年目として、2019年度事業計画に基づく鉄道事業部門の黒字化復活と、経常利益97億円をめざす計画の中での闘いとなった。2019年度中間決算は、上期として過去最高の経常利益を確保し、会社体力は確実に強化されていることが鮮明となっている。

一方で、相次ぐ台風の接近や上陸により大きな輸送障害が多発し、減収を余儀なくされた下で、災害減収を前面に展開する会社の主張に屈しない闘いの構築が重要な中、「賃金・生活実態アンケート調査」に基づく社員の厳しい生活実態からの要求根拠、9期連続黒字を確保する現状から、職場における宣伝行動を重視し、要求に確信を持つ取組みを展開してきた。また、貨物会社の経営の根底にある構造矛盾を中心に「カベ新聞8号」を発行し、貨物会社社長に対する要請行動や、エリア・地方・分会における学習会の開催、ピラ等の発行、現場長申し入れと全ての社員を対象とした総対話行動の展開など、中央の交渉に呼応した本社・支社・支店への要請行動も全力で取り組んできた。

- (3) 2019年度年末手当の取組みは、10月18日国労統一要求3.5ヵ月分の申し入れ以降、要求趣旨説明を含め4回の交渉を積み重ねてきた。

この間の貨物会社の対応は、2019年度夏季手当における前年度決算での『当期純利益の赤字』という新たな考え方を示し、今中間決算は「年末手当」交渉の最中での開示はなく、上場規程に基づく『45日以内の開示』に、結果として固執したことは、「これまでの考え方を考えることに何の問題もない」とする貨物会社の姿勢の表れであり、労働協約第1条「協約の目的」を改正した意義や、「会社の利益追求だけでなく、労使協議を踏まえ、社員の生活を維持し向上を図りたい」と

の協約改正での確認を反故にするものとなっている。

- (4) 年末手当「1.60ヶ月分プラス0.21ヵ月分」の回答は極めて不満の残る回答である。

昨年は、「西日本豪雨」の影響により山陽線が100日間に亘り寸断されたが、経常利益を確保するものとなった。一方で、低額回答が繰り返される現状は、企業の社会的責任を放棄したものであり、社員に広まる諦めと将来不安の根底にあるものは、正当な利益の還元がなされていないことに対する不満の蓄積であり、「利益の還元は手当てで行う」としてきたこの間の交渉経緯を反故にし、社員犠牲の大本にある構造矛盾を放置し続ける貨物会社の経営姿勢、団体交渉の形骸化は到底認めるわけにはいかない。同時に、JR発足から労使一体化を強め、低額回答に席上妥結を続けるJR貨物労組幹部の責任は極めて重大であると指摘しなければならない。

貨物会社が新たな経営課題を前面に一層の社員犠牲を強めている今日、労働組合が果たす役割は重大であり、貨物会社で働く全ての社員を対象に、好決算が続く中、労働条件が改善されない真の原因を学習し、支払い体力をはじめ要求に確信を持ち、闘いに奮起することが今ほど求められている時はない。そのためにも要求獲得の取り組みと共に、最大の要求闘争である組織強化・拡大に向け、新たな仲間の結集に繋げていくことが重要であり、組織の多数派を展望した取り組みを引き続き強化していかなければならない。

本部は本日(11月22日)、年末手当についての闘いの経過と、課題を明らかにするもとの、組合員・家族の生活等を考慮し「2019年度年末手当」について妥結することとした。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改めて感謝しつつ「2019年度年末手当」の妥結にあたっての本部見解とする。

2019年11月22日
国鉄労働組合

◎資料2 貨物会社の「新しい人事制度」の協定締結について

1. はじめに

貨物会社は、2018年9月28日『新しい人事制度』について、「2019年4月1日から実施する」と提案した。この提案に対して国労本部は、『新しい人事制度』は社員の生涯賃金等を規定する極めて重要な課題であると認識している。」とした上で、「当初は4月1日提案し、1年の交渉期間等を経て実施するとしていたが、本日の提案を受け、職場討議から要求の作成、団体交渉を強化していくが、交渉未了による一方的な実施はあり得ないこと」を第一

回交渉で確認し、以降、第一次解明要求(13項目)、第二次解明要求(115項目)、そして基本要素10項目を提出し、2018年11月7日の交渉を皮切りに、22回、約60時間にも及ぶ団体交渉を開催してきた。同時に、10月11日には、貨物の全国代表者会議を開催し、『新しい人事制度』の狙いと問題点について明らかにし、交渉の都度、本部電送及び交渉で明らかになった人事制度の特徴的、問題点等についてピラ10号を発し、地方での連続した学習会の開催など、本部での交渉の強化と職場からの闘いを作り上げてきた。

本部が団体交渉の中心的な課題としてきたことは、①. 公正・公平な評価制度の確立と担保。②. 安心して働き続けられる賃金制度と生涯賃金の確保。③. 四半世紀にわたった55歳以上の賃金ダウンの是正。④. 移行に伴う問題と不利益変更の解消。一などであった。

団体交渉は22回に及んだが、2019年3月29日に開催された最終交渉で貨物会社は、評価者の指定及び評価者研修の状況を踏まえ、『新しい人事制度』の根幹となる「評価制度については第二四半期から実施する」と実施期日を改めるなど、事実上『新しい人事制度』は先送りすることになった。

新年度に入り、「評価制度」の実施に向けて、評価者研修が繰り返し実施されているが、「評価によって処遇が決定する」制度であるだけに、世代間によるこの制度に対する考え方、問題意識も様々であり、交渉による到達点はもとより多くの課題も残されている。

本部は、2019年4月2日に開催された第11回中央執行委員会において、貨物会社の『新しい人事制度』における交渉の到達点、引き続き改善を求める課題、問題点等を確認し、協定の締結は「評価制度」の動向を踏まえ判断することとしてきたが、7月1日からの「評価制度」の実施を受け、全国貨物協議会の意見も踏まえ、7月16日に開催した第14回中央執行委員会で『新しい人事制度』について、協約・協定の締結の方向性を確認したのち、交渉経過を履行できないとする会社からの説明がされた。ひとつが、「30人に1人」とする評価者が確保できず評価制度の実施が10月からとなること。もう一つは、制度移行に関する社員説明が出向者に対して行われていない事実が判明したことである。

国労は、19春闘と並行し『新しい人事制度』における団体交渉を強化してきたが、第一組合が情報を全く開示せず、2019年1月9日には「大筋合意」の情報を発する中で、国労「人事制度ピラ」「貨物情報」の発行をはじめ職場世論の形成に力を注いだ。加えて団体交渉を強化するとともに、最大の課題である組織拡大について、貨物職場で昨年度11名の組織拡大を行った。2019年7月に開催した第

88回定期全国大会において、「現時点での締結は出来ない」として、本日まで本社・本部間での確認事項の整理を行い、2020年1月9日に開催した第7回中央執行委員会において、労働協約の締結に合わせ2019年9月30日に遡り妥結の判断を行う事とした。

これまでの職場からの取り組みに感謝し、『新しい人事制度』における交渉の到達点と今後の課題を報告し、中央執行委員会として妥結の判断についての本部見解とする。

2. 交渉における主な到達点

- (1) 『新しい人事制度』の交渉は、2018年9月28日の提案を受け、10月30日に第一次解明要求(国労闘申6号)で13項目を提出して以降、第二次解明要求(国労闘申7号)として113項目を申し入れ、年末年始を挟んで延べ15回の交渉を開催してきた。そして、2月12日には「人事制度見直しについての基本要素(国労闘申12号)」を申し入れ7回の団体交渉を重ねるなど、提案から半年余りで22回、約60時間にも及ぶ団体交渉を開催し、貨物会社が導入を進める『新しい人事制度』の狙いと問題点を明らかにし、要求の前進に向けて交渉を強化してきた。
- (2) 『新しい人事制度』の最大の特徴は『評価によって全ての処遇を決定する』、評価主義制度である。交渉で強化したことは、「公平・公正な評価の担保」、「評価による処遇の反映」、「評価に対する本人の苦情申請」などについて、交渉で明らかにしてきた。そして、①. 公平・公正な評価を担保するために、評価者は管理職及び非組合員を指定する。②. 評価者について、公平・公平を期するために評価者研修を繰り返し徹底する。③. 評価の反映については、一次評価、二次評価及び評定会議で厳正に行い、処遇の反映は絶対評価で行なう。④. 評価のフィードバックは一次評価者が行い、評価に対する疑義があれば、異議申請を行うことができる。一など、最大の課題である公正・公平な評価の担保について確認してきた。
- (3) 賃金制度については、四半世紀にわたったの課題であった55歳以上の賃金ダウンの是正を要求の柱とし「同一労働・同一賃金」の実施を強く求めてきた。会社が事前に示した賃金制度は、生涯賃金を変えない範囲での是正を基本に「上限額・下限額」を設け、同一等級に滞留することで昇給が頭打ちになる2008年にも導入が検討された賃金カーブを示したが、事前の折衝及び勉強会等を通じ最終的に提案の場面では、賃金カーブに「上限額・下限額」を設けることなく、「最低額・基準額」を新たに提起し、同一等級に滞留しても昇給することで整理してきた。一方で生

生涯賃金については、現行の「昇進の特例」による5等級と同様な等級(R1)で退職した場合は、基本給において多くの世代で生涯賃金が下回ることが明らかになった。しかし、会社が新たに新設した職種手当は全系統にわたり定期的な支給となり、都市手当の無級地の解消、住宅補助金の増及び家族手当の引き上げ等により、生涯賃金は現行を上回るとの見解が示された。さらに、『普通にまじめに働けばR2まで昇級すること』を基本に制度設定しているとの見解が示されており、職場での検証及び今後に要求する大きな課題である。

- (4) 諸手当については、従前から手当の簡素化が検討されてきた。今回の諸手当の見直しでは都市手当は地域ごとの支給率を見直し、A級地をB級地と同率とし、無級地をなくしD級地の手当を支給することとした。結果として、A級地に従事する社員の賃金は減少するが、全体の底上げの視点及び、これまで要求として求めてきた「無級地の解消」の経過からすれば一定の前進である。その他にも、住宅補助金、所有住宅補助を増額し毎月支給する他、月例賃金に相当する職種ごと毎月支給する職種手当も新設することになった。
- (5) 55歳以上の賃金改善については、1990年の「60歳定年制」が実施されて以降、四半世紀にも及ぶ最大の課題であった。当初は「原則出向で業務は軽減される」との考え方からスタートし、『新しい人事制度』の中で解消したいと回答が変化する中で、原則出向は廃止となり、『新しい人事制度』の導入も見送られ、今日では「55歳で下げる理由はない」とまで発言する状況になっていた。今回の改正では、移行措置を設け、段階的に55歳での減額は解消し、60歳まで昇給を実施することになったが、55歳で10万円を超える減額を受けている社員に対する是正は示されていない。新しい人事制度の交渉の中で、「賃金ダウンの是正については人事制度とは切り離し新賃金交渉で協議する」と整理してきたが、19春闘の回答での55歳以上の賃金改善措置は3,000円に留まり、抜本的な是正には至っていない。
- (6) 嘱託社員の選択肢の拡大について、嘱託制度は名称を嘱託社員から『シニア社員』に変更し、①. 契約期間を本人の選択とし、5年間の契約に対しては退職慰労金を増額する。②. 休日数を社員と同様にするコースを選択した社員には、基本給の2万円引き上げと、退職慰労金をさらに増額する。③. 既に嘱託契約を結んでいる社員については、次期更新期に残余の契約年数及び休日数の選択について判断を求めることとする。④. 出向者については出向特別手当との相殺を説明するなど、月例賃金及び休日数に新たな選

択肢を設けている。

こうした背景には、年金の支給開始年齢が65歳に移行する中で、再雇用制度の見直しも含めた65歳定年制の実施が求められてきた経過がある。しかし、労働契約法20条に基づく長澤運輸事件、ハマキョーレックスの最高裁判決が示される中で65歳定年制の実施は先送りとなった。今後、来年度からの「同一労働・同一賃金」の施行を踏まえ、60歳定年制による大幅な賃金ダウンを伴う「シニア制度」の抜本的な見直しが求められている。

- (7) 『新しい人事制度』への移行に伴う基本給等の扱いは、現行の基本給を持って『新しい人事制度』に移行することになり、最低基本給に到達しない場合は、3年をかけて段階的に移行することになった。退職金については、2019年3月31日を持って一旦整理する。算定については就業規則・退職規程「別表3」の整理退職とし、これまで55歳到達を前提に昇給加算(8号棒)を加えて退職金の算定を行ってきたが、新しい退職金制度に移行することに伴い全員に昇給加算(8号棒)の特例を適用した。

3. 今後の課題

- (1) 公平・公正な評価について、昇格、昇給、期末手当及び昇給額に対する評価の実態について検証していく。
- (2) 制度設計はレギュラー等級の2級を基本としており、誰もが昇給できる制度としての確立を目指していく。
- (3) 生涯賃金に大きく影響する『基準額』の撤廃、『昇給額』の引き上げを求めていく。
- (4) 55歳賃金ダウンについては、交渉経過に基づく是正を引き続き求めていく。
- (5) 65歳定年制の確立を求めていく中で、「シニア制度」の抜本的な見直しを求めていく。

2020年1月9日

国鉄労働組合

◎資料3 貨物「2020年度新賃金引き上げの要結」にあたって

貨物会社は3月13日、「2020年度新賃金引き上げに関する申し入れ(国労闘申7号)」に対し「ベアゼロ」を回答した。併せて「昇給額表に記載している等級及び評価に応じた昇給を実施後、200円を加算する」と回答した。

席上本部は、①. 今回の「ベアゼロ」回答は、生活改善を望む社員と家族の思いに背を向けるものであり、2年連続でベアを実施した事実を台無しにするだけでなく、災害による減収を社員に転嫁したもので、企業の社会的責任を放棄したものでしかない。②. JR発足以来最高益の経常利益を上

げている現状や、今年度の落ち着き見込みでは昨年の倍以上の「経常黒字」を確保する見込みを示し、また、来年度事業計画は最高益を見込んでいる下での「ベアゼロ」回答は、社員と家族の厳しい生活実態を直視しないものである。③. 55歳以上の賃金改善を行わない姿勢は、この間経営幹部が「解決しなければならない最大の課題」「下げる理由がない」との認識を示してきたものであり、認めることはできない。④. 経営課題達成のため、昼夜を問わず懸命に働く社員に正当に還元しない姿勢は、災害復旧に最大限奮闘し、安全輸送を最前線で支える社員感情を逆撫でするもので、社員のやる気を削ぐやり方では安全問題にも関わる。一と、「ベアゼロ」回答に対して強く抗議の意思を表明し「取り扱いについては持ち帰り検討する」とした。

新賃金回答は、「個別の昇給を実施した上で社員、シニア、契約、臨時社員に一律200円を加算する」としているが、この加算については、すでに基準額に到達している社員を除けば、基準額への到達が早くなる側面もあり、ベースアップはもとより、賃金改善措置とも言えない。また、今回の昇給は、新しい人事制度(以降、「新制度」)に移行して最初の定期昇給になるが、昇給額の平均は4,275円(前年比約1,200円減)であり、人事制度の改正と切り離して考えれば、200円を加算も含めて「昇給」は明らかにマイナスである。

「新制度」の賃金カーブの特徴が「55歳賃金ダウンの解消」により、年齢の前倒しによる賃金カーブをなだらかにし、生涯賃金を変えない範囲での是正措置であり、その会社の考え方を可能にしているのが、『昇給額』と『基準額』の設定である。その意味では、①. 『基準額』の撤廃、②. 加算額に等しい基準額の引き上げは、引き続き貨物会社における新たな課題と考えている。

本部は直ちに闘争指示58号を発し、貨物会社の「ベアゼロ」回答に対して、本日まで抗議行動を展開してきた。

(1) 2020年春闘では、2月12日の統一申し入れ以降、要求趣旨説明から4回の交渉を開催してきた。一昨年19年連続ベアゼロ回答を許さず、昨年まで2年連続で有額回答が行われたが、期末手当の低額回答が繰り返されている下で、社員と家族の期待に応えるものとはなっていないとして、趣旨説明では、「この間企業がため込んだ利益を労働者へ還元することで、大幅賃上げを実現すべき。個人消費を活性化させることが日本経済には重要であり、労働時間の短縮や社会保障の充実をはかる中で、賃上げを行うことが今春闘に求められている。個人消費が伸びれば新たな設備投資を生み出し『経済の好循環』へ繋がるのが貨物会社経営にも好影響を与えることは間違いない」と主張してきた。

(2) JR 発足32年が経過する中で、構造矛盾の根底にある経営基盤の脆弱性や、賃金アンケート結果に基づく要求の正当性、貨物会社の支払い能力などを明らかにする宣伝・要請行動を展開してきた。

3月3日に開催された国労中央総行動は、新型コロナウイルス感染症の影響により規模が縮小されたが、衆参の国土交通委員・各政党への要請行動が取り組まれ、この間繰り返し主張してきた「構造矛盾の解決なくして鉄道貨物輸送の発展はない」ことを改めて認識するとともに、国労が幾度にわたって提起してきた「鉄道政策提言」が益々重要であることに確信を持つ要請行動となった。

同日、貨物会社に対して、一次集約した『貨物会社で働く社員の切実な要求の実現を目指した個人署名』を提出し、社員と家族の切実な声に対し満額回答で応えるよう要請を行ってきた。

(3) 3月6日に行われた第3回交渉で貨物会社は、今年度は「9月から10月にかけて相次ぐ台風の接近・上陸により、大きな輸送障害が多発した影響を受け、大幅な減収を余儀なくされた。グループの持続的な成長と一層の利益拡大を目指すためには、いかなる場合においても、本業である鉄道事業は黒字を維持し、盤石の事業基盤を確立しなければならない」として、「昇給額表に記載している等級及び評価に応じた昇給は実施するものの、ベースアップについては現時点難しい」という会社の考え方を明らかにした。

この主張に対し、「この間の経営状況からすれば、経営課題を前面に災害減収を社員へ責任転嫁する『ベアゼロ』の考え方は、経営の責任放棄であり、10期連続の黒字が見込まれ、過去の最高益に匹敵する事業計画を想定している中で、ベア実施ができないとの考え方は到底受け入れることはできない」として、各級機関から貨物本社に対し「ベアゼロは許さない」決意を込めた要請行動を指示した。

(4) 今春闘では、「春闘カベ新聞」9号を発行し、「貨物会社で働く社員の切実な要求の実現を目指した」個人署名運動、各級機関における学習会の開催、現場長申し入れと宣伝行動の展開、中央での交渉に結合した本社・支社・支店への要請行動等、要求前進に向けた行動が取り組まれてきた。国労要求を目指した個人署名は他労組組合員を含む1,229筆を集約し、総対話活動や職場の運動と交渉が結び付いた成果として確信を持ちたい。その上で、要求の前進のためには組織の強化・拡大が最も重要であることを訴え、今後取り組みを一層強化していかなくてはならない。

本部は本日(3月23日)、2020年春闘における

闘いの成果と課題を明らかにした上で、「2020年度新賃金回答」について妥結することとした。要求獲得に向けた全国の職場からの奮闘、創意工夫した取り組みに改めて感謝しつつ、妥結にあたっての本部見解とする。

2020年3月23日
国鉄労働組合

◎資料4 貨物「2020年度夏季手当の妥結」にあたって

- (1) 貨物会社は6月12日、「2020年度夏季手当の支給に関する申し入れ(国労闘申第13号)」に対し「基準内賃金の1.75箇月分とする」と回答した。

席上本部は、「2019年度決算が増収増益により、10期連続の黒字を確保する下で自然災害からの回復や収入改善に奮闘する社員に報いることなく、新たなコロナ禍の経済不安を理由に社員に責任転嫁するものである」として、「経営に影響を与える数々の根幹問題を先送りし、社員犠牲の経営を続けている経営陣の責任は重大であり、内部留保を積み増し、支払う体力が十分あるにも関わらず、要求に応えない経営陣には失望しかない。」と厳重に抗議し、直ちに闘争指示第68号を発し、貨物会社の低額回答に対して、全国の職場から抗議行動を展開してきた。

- (2) 今夏季手当の闘いは、5月14日の国労統一要求3.0ヵ月分の申し入れ以降、6月12日の回答まで4回の交渉を積み重ねてきた。交渉は、「新型コロナウイルス感染症」の拡大に伴い、収入動向、2019年度決算など、従来と異なる取り扱いになったが、「賃金・生活実態アンケート調査」の結果に基づく要求の正当性を明確にした団体交渉の強化、会社側の「考え方」に対する要請行動など、宣伝行動と総対話を重視し、夏季手当カベ新聞6号を発行してきた。地方の取り組みでは、「新型コロナウイルス感染症」の影響により行動が制限される中で、独自ピラ等の発行、現場長申し入れ、中央の交渉に呼応した本社・支社・支店への要請行動、全ての社員を対象としたオルグ活動など、創意工夫した取り組みを全力で展開してきた。

- (3) 夏季手当「1.75箇月分」の回答は極めて不満の残る回答である。

昨年度決算は、連結経常利益89億円、単体経常利益71億円の経常黒字となり、10期連続の黒字を確保した。しかし、その事実を直視することなく、回答書では「新型コロナウイルス感染症」の影響による先行き不透明を低額回答に留める理由とし、「新しい人事制度」の定着を図るとしながら、低額回答を最終回答とする姿勢は「新しい人事制度」の大義を自ら否定するものとなって

いる。74億円の経常黒字を確保した90年度決算を踏まえた91年度の夏季手当は2.4ヵ月、年末手当は3.05ヵ月を回答しているが、「何故、夏季手当1.75ヵ月なのだ」と率直な組合員の声も出されている。その背景には、経営自立計画はもとより、年初の事業計画における鉄道事業部門の黒字化をはじめとした経営課題を達成させることに起因している。2016年度、17年度と連続して過去最高益を更新し、2019年度決算も増収増益の経営状況から貨物会社には国労要求に応える体力は十分にあることは明らかであり、期末手当について低額回答を繰り返す会社の姿勢を批判しなければならない。

- (4) 社員犠牲を繰り返す会社の攻撃で、青年労働者の退職は後を絶たず、職場の中堅や若年社員は将来への展望が見いだせない状況になっている。慢性的な要員不足の中で年休も消化できず、不満は増大し、これ以上のモチベーションの低下は鉄道固有の技術継承など安全問題にも関わるものである。また、労使協調組合として会社の効率化施策に追随し、低額回答に席上妥結を繰り返すJR貨物労組幹部の役割と責任も徹底して批判されなければならない。

この現状を打開するためには、蔓延する諦め感の払拭と、学習の強化が何よりも重要であり、要求の多数派から組織の多数派を展望し、「全ての職場からもう一人の仲間」を迎える運動を強化しなければならない。加えて、JR発足から33年が経過する中で、国労が繰り返し主張する「構造矛盾の解決なくして鉄道貨物輸送の真の発展はない」ことを改めて確信にするとともに、この間、幾度にわたり提起してきた『鉄道貨物政策提言』に確信を持った運動の展開が重要となっている。

- (5) 本部は本日(6月19日)、夏季手当における闘いの経過と課題を明らかにするもとの、組合員・家族の生活等を考慮し「2020年度夏季手当」について妥結することとした。夏季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改めて感謝しつつ「2020年度夏季手当」の妥結にあたっての本部見解とする。

2020年6月19日
国鉄労働組合

【別表1】

2020年春闘各社回答内容について

2020年6月 国鉄労働組合

会社名	賃金改善			定期昇給	諸手当改善等	回答日	妥結日
	ベア	前年比	その他				
北海道	19年連続のベアゼロ		●55歳の社員(令和2年4月1日現在)については、25,000円を支給	定期昇給4号棒実施	●スタッフについては、夏季手当に10,000円を加算	3/13	3/16
東日本	平均 648円(所定昇給額の10分の1)	※前年 1,050円	●エルダー・GS社員の賃金改善として基本給に400円加算	昇給係数4実施	●初任給 係職1等級は400円加算 係職2等級は500円加算	3/13	3/16
東海	800円	500円減		標準乗数4実施		3/13	3/16
西日本	800円(シニア同額、ハーフ480円)、契約社員5円加算	200円減	●初任給調整手当①2020年4月1日入社の新規採用者に3,000円支給②2019年4月1日入社の新規採用者に1,000円支給	基準昇給実施	●特定診断利用支援金対象追加、上限3万円●保育所等利用支援金、施設並びに対象者見直し●動物骨骸処置等給付金を1件から1頭(個)1000円に見直し	3/11	3/19
四国	200円	200円増		定期昇給実施	●初任給調整手当の一部改正	3/19	3/19
九州	ベアゼロ	※前年 300円		定期昇給実施	●地域社員のフロント手当見直し、1勤務500円加算●フレックス制適用範囲の拡大、確定拠出年金の対象者拡大など	3/13	3/16
貨物	200円加算	(同額)	●昇給額表に記載している等級及び評価に応じた昇給を実施するとともに、200円を加える	定期昇給実施		3/13	3/23
ソフトバンク	5年連続のベアゼロ、定昇のみ					5/27	6/5

2020年度期末手当の回答について

2020年3月 国鉄労働組合

東海	●夏季手当2.95ヵ月(対前年比 0.10ヵ月減 支払日6/30)
西日本	●年間臨給5.38ヵ月、夏季2.69ヵ月・年末2.69ヵ月(対前年比 0.10ヵ月減 支払日6/30と12/10)
四国	●夏季手当1.89ヵ月(対前年比 同月数 支払日7/3)
九州	●夏季手当2.48ヵ月(対前年比 0.08ヵ月減 支払日6/30) ●嘱託再雇用社員 雇用期間3年以上…1.86ヵ月 雇用期間3年未満…1.24ヵ月

【別表2】

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	妥結日	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	12月2日	
東日本	3.18ヵ月	3.18ヵ月	12月4日	同月数	11月13日	11月14日	
東海	3.00ヵ月	3.00ヵ月	12月10日	同月数	11月6日	11月8日	
西日本	2.74ヵ月	2.74ヵ月	12月10日	同月数	3月13日	3月18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	11月22日	
九州	2.51ヵ月	2.53ヵ月	12月10日	0.02ヵ月減	11月22日	11月26日	
貨物	1.81ヵ月	1.70ヵ月	12月6日	0.11ヵ月増	11月14日	11月22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	11月20日	

【別表3】

2020年度夏季手当の回答状況

2020年6月22日 国鉄労働組合

会社名	本年度		前年度実績	支払日	前年比	回答日	妥結日	特記事項
	要求月数	実績						
北海道	2.5ヵ月+3万円	1.79ヵ月	2.01ヵ月	7月3日	0.22ヵ月減	6月19日	6月22日	
東日本	3.0ヵ月	2.40ヵ月	2.91ヵ月	6月29日	0.51ヵ月減	6月10日	6月11日	プラス5000円
東海	3.5ヵ月	2.95ヵ月	3.05ヵ月	6月30日	0.10ヵ月減	3月13日	3月16日	
西日本	3.25ヵ月	2.69ヵ月	2.74ヵ月	6月30日	0.05ヵ月減	3月11日	3月19日	年間臨給5.38ヵ月
四国	2.5ヵ月	1.89ヵ月	1.89ヵ月	7月3日	同月数	3月19日	3月19日	
九州	3.0ヵ月	2.48ヵ月	2.56ヵ月	6月30日	0.08ヵ月減	3月13日	3月16日	
貨物	3.0ヵ月	1.75ヵ月	1.75ヵ月	7月7日	同月数	6月12日	6月19日	
ソフトバンク	4.0ヵ月	4.40ヵ月	4.10ヵ月	6月30日	0.30ヵ月増	5月27日	6月5日	

【別表4】

2019年度・2018年度の全国平均値の対比

項目	2019年度の回答内容【回答者数 2,777名】			2018年度の回答内容【回答者数 3,126名】		
年齢・勤続・家族数	58.1才	39.0年	2.8名	57.5才	42.1年	2.8名
生計	会社収入のみ 43.2% 家族収入あり 56.8%			会社収入のみ 44.8% 家族収入あり 55.2%		
単身赴任	旅客44人、貨物2人、バス1人、関連2人(回答者の1.7%)			旅客42人、貨物6人、バス3人(回答者の1.6%)		
子供の成長	①就業 74.7%	②大学 11.7%	③高校 6.7%	①就業 73.4%	②大学 14.0%	③高校 8.1%
住宅事情	①持家完了 42.3%	②持家返済中 35.1%	③民間賃貸 7.5%	①持家完了 37.5%	②持家返済中 38.2%	③民間賃貸 8.0%
基本給	284,512円			296,100円		
都市手当	9,417円			12,856円		
扶養手当	5,547円			6,854円		
その他	60,936円			61,256円		
総支給額	360,317円			377,111円		
控除額	143,505円			153,621円		
手取額	216,739円			223,442円		
配偶者の収入	100,500円			101,604円		
配偶者以外の収入	78,631円			72,225円		
月平均赤字額	40,232円 64.4% 1,788名			40,058円 61.3% 1,913名		
住宅ローン返済額	1,201,999円 35.9%			1,241,020円 37.2%		
赤字の補てん	①期末手当 47.3%	②預・貯金 46.5%	③金融機関 3.8%	①期末手当 47.5%	②預・貯金 46.9%	③金融機関 3.4%
「節約」内容	①外食 15.6%	②旅行 14.0%	③衣類購入 13.4%	①外食 15.1%	②旅行 14.2%	③衣類購入 14.1%
	④小遣い 11.0%	⑤教養・娯楽 10.3%	⑥耐久消費 9.8%	④小遣い 11.0%	⑤教養・娯楽 10.2%	⑥耐久消費 9.5%
「夏季手当」の用途	①生活費 21.4%	②預・貯金 19.6%	③借金返済 10.9%	①生活費 20.7%	②預・貯金 19.7%	③借金返済 11.5%
	④小遣い 9.3%	⑤耐久消費 7.9%	⑥旅行 7.6%	④小遣い 9.5%	⑤耐久消費 7.8%	⑥旅行 7.2%
借金の理由	①住宅資金 38.1%	②耐久消費財 22.7%	③生活費 19.4%	①住宅資金 38.7%	②耐久消費財 21.3%	③生活費 18.1%
貯蓄の目的	①老後資金 31.6%	②病気等 27.6%	③家計 25.7%	①老後資金 31.2%	②病気等 27.5%	③家計 25.6%
生活の改善課題	①年金問題 16.9%	②税金等 15.3%	③労働条件 12.2%	①年金問題 16.0%	②税金等 15.4%	③労働条件 12.4%
	④医療問題 8.9%	⑤借金問題 7.5%	⑥定年延長 7.5%	④医療問題 8.5%	⑤借金問題 8.1%	⑥定年延長 7.8%
	⑦住宅関係 7.2%	⑧小遣い 6.0%	⑨趣味・旅行 4.9%	⑦住宅関係 7.4%	⑧小遣い 5.6%	⑨趣味・旅行 4.8%
生活の満足度	①何とも言えない 34.6%	②やや不満 28.5%	③不満足 22.5%	①何とも言えない 35.5%	②やや不満 27.8%	③不満足 22.4%

「春闘」賃上げ要求額

第1位	40,001円～50,000円(25.7%)	40,001円～50,000円(26.8%)
第2位	20,001円～30,000円(25.6%)	20,001円～30,000円(24.7%)
第3位	～10,000円(17.0%)	～10,000円(17.3%)
平均要求額	38,205円	35,966円

年代別要求額	59歳以下		60歳以上	
	人数	要求額	人数	要求額
	1,655	36,041円	1,122	41,260円

【別表5】

2020年春闘（期末手当）JRバス各社回答内容について

2020年6月22日 国鉄労働組合

会社	回答日	回答内容等
ジェイ・アール 北海道バス	3/19	定昇4号棒～5号棒※今回のみ ベア・ゼロ ●職務手当の増額、特殊勤務手当の支給、地域手当の新設(月額3千円)、割増賃金(B単価)を128/100から129/100に ※夏季手当 社員・所定内賃金の2.02ヵ月 スタッフ社員・所定内賃金の1.01ヵ月、支払日7月3日準備出来次第(回答日6月22日)
ジェイアール バス東北	3/30	定昇の実施、ベア・ゼロ ※夏季手当 社員2.05ヵ月、契約社員＝日額×23日×1.55ヵ月 支払日6月29日準備出来次第(回答日6月15日)
ジェイアール バス関東	3/31	定昇の実施、ベア・ゼロ ●2020年度中に満55歳に達する社員の基本給に6,000円加算●2020年4月1日現在、満55歳以上の社員の基本給に1,000円加算 ※夏季手当 社員2.2ヵ月、契約社員A 基本給×1.70ヵ月 支払日6月29日準備出来次第(回答日6月17日)
ジェイアール 東海バス	4/24	ベア100円 定期昇給標準乗数4 夏季手当 2.55ヵ月 支払日6月26日準備出来次第
西日本ジェイ アールバス	4/9	勤続給昇給実施 ベアなし ●55歳以上の社員＝基本給に400円加算 年間臨給 4.90ヵ月(夏＝2.6ヵ月、年末＝2.3ヵ月)支払日6月30日準備出来次第
中国ジェイア ールバス	4/10	昇給実施 ベア100円 ●契約社員一律100円。嘱託・パート社員一律3円。 年間臨給 4.90ヵ月(夏＝2.5ヵ月、年末＝2.4ヵ月)支払日6月30日準備出来次第

