



第14回全国組織強化・拡大経験交流集会



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

お知らせ

**国労第192回
拡大中央委員会**
◎と き 1月29日(土)
10時00分
◎と ころ 新橋交通ビル
B1F会議室

新年のご挨拶



次世代と共に
国労運動を構築していこう

中央執行委員長 松川 聡



組合員並びに、ご家族の皆さま、新年あけましておめでとうございます。皆さまにおかれましては健康やかに新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。年頭にあたり、中央執行委員会を代表して新年のご挨拶を申し上げます。
国労は昨年結成75年を迎え

ることができ、7月には歴史的な判断を迫られた修善寺大会から40回を数える、第90回定期全国大会を多くのJR世代の代議員を迎えて開催することができました。ここまで到達することができたのは、権力側の目的であった「国労潰し」を跳ねのけ、組織と仲間を信じて国労運動を展開し、組織拡大を果たしていただいた組合員のおかげです。2022年は新たな歴史を刻む一年にしたいと思います。
新型コロナウイルス感染症は、日本での感染が確認されてから2年が経とうとしています。新たな変異株が次々と発見されており、治まる気配がありません。世界の主要国では3回目のワクチン接種に移っていますが、貧困にあえぐ国々では接種率が極めて低く、ワクチン格差となっています。この格差をなくし治療薬が確立されるまでは、感染対策を解くことはできません。
長期化した緊急事態宣言下において生活様式や働き方の変更が迫られ、あらゆるものの見直しが求められました。JR各社においても感染者が増加し、組合員の感染報告も多数に上り、職場では前年に引き続き在宅勤務や一時帰休などが実施される一方で、数年前を見越した会社施策が矢継ぎ早に提案・実施されてきました。今後は、ウィズ・アフトーコロナの観点から会社側の動きも加速が予想されますので、国労としても組合員に不安のないような取り組みを心がけたいと思います。

国労は第90回定期全国大会において、懸案となっていたオンラインあるいは書面審議による各種機関会議にかかわる規約・規則の一部改正を行い、緊急事態等の特段の事情が生じた場合であっても機関会議を中止することなく執り行うための整備を行いました。コロナ感染による移動制限などは、今後も度々発生すると考えられることからリモートの活用は重要です。さらに、集会などに参加できない組合員もリモートを通して参加してもらうなど活動の幅が広がる利点もあり、春闘集会や学習会など活用を広げていきたいと思っています。
本部が定めた5年ビジョンは、中間集約の年を迎えます。財政などは順調に推移しましたが、最重要課題である組織拡大はさらなる取り組みが必要です。2012年から8年間取り組んできた闘争指令第1号の総括を行い、今年度は新たな方針を提起しました。今年度は、最低限の目標として「地方本部で1名を確実に拡大し、全国で50名の拡大を目指す」ことを中心課題とし、年間を3つのゾーンに分けて取り組むことを確認しました。組織の現状は厳しい状況ですが、無理な理想を掲げるのではなく、できることを実行することが何よりも大切です。いま組織では何が必要で、何ができるのかを組合員と議論して「実行」に移すことが重要です。

JR東日本においては、JR東労組の瓦解によって社員の8割が組合未加入となつています。組合未加入者は親睦組織に加入していますが、コロナ禍における諸問題や安全・安定輸送の確立など、社員や利用者が求めることを会社に要求し改善することができるのは労働組合だけであることを訴え、組織拡大運動に全力をあげなければなりません。国労運動を継承し、将来に向かつて進めるためには、若い仲間が必要で、その仲間たちが活躍できるフィールドを作るためにも、あらゆる活動の場に次世代を招集し、次世代と共に国労運動を構築していきましょう。
新型コロナウイルスの感染拡大により、JR発足後はじめて全社赤字となりました。今年度は回復が見込まれていたものの、度重なる緊急事態宣言などの影響で通期予想も赤字になるなど大きな影響が出ています。今年度の夏冬の一時金は過去最低月数であり、JR東日本においては定期昇給が1/2となるなど、社員からも不安の声が聞かれています。

さらにJR各社は、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少を踏まえて、新入社員の採用を抑え、人を介さないシステムづくりを進めてきました。が、コロナ禍による働き方や生活スタイルの変化、収入の減少などに伴い会社施策を前倒ししながら急速に展開しています。これから先は、AIなどを活用した自動化やワンマン運転が一気に進むと想定され、自動運転も視野に入っています。すでに、ATSの流用やATOを活用した運行が始まっていますが、今後も導入に向けた施策が実施されてきます。駅においても、旅客の減少やチケットレス化の拡大などに伴い、業務委託や駅の無人化が進められてきました。全国のJR・私鉄全駅の48%が無人駅となり、うち14道県が7割を超えています。

AIなどの技術の発展はめまぐるしく今後も省力化の動きが続いていくことは間違いないと思いますが、多くのお客さまの命を預かる大量輸送機関としての安全輸送の使命を忘れてはいけません。ヒューマンエラーをなくし、より効率的な運用を図るために、「駅は無人化、車掌もいないワンマン化、さらには運転士もいない自動運転」。本当にこれで安全を担保し、会社がいう「お客さまサービス」が行えるのでしょうか。首都圏で毎日発生するトラブルや人身事故に誰が対応するのでしょうか。国労としてこのような問題の研究や検証を進め、公共交通の安全・安定輸送確立と社員が安全に働くことができる労働条件の確立に全力をあげる必要があります。この取り組みは、当たり前の労働組合活動であり、国労運動として職場から展開することが重要です。
政治的な課題について触れておきます。
9年近くに及んだ「安倍・菅政権」が終焉し、岸田政権が誕生しました。昨年12月6日に召集された第207回臨時国会の所信表明演説では、コロナ対策や安全保障、賃上げなどの考え方を示しました。外交・安全保障では、「敵基地攻撃能力も含めて現実的に検討する」と述べ、新たな国家安全保障戦略や防衛大綱などもおおむね1年かけて策定すると踏み込みました。その裏付けとして、過去最大総額35・9兆円に上る補正予算の中で防衛費は過去最高の7738億円を計上しています。少子高齢化に伴う福祉財源が国民にとって必要不可欠の時に、このような防衛予算の増額は認められません。
さらには、沖縄辺野古への基地移設をめぐる沖縄県が軟弱地盤の関係で設計変更を認めなかったことに対し、またもや対抗措置として沖縄防衛局は内閣の一員である国交相に行政不服審査法に基づく審査請求を行いました。沖縄県民が何度も民意を示しているにもかかわらず、繰り返される事態に憤りを感じます。
安倍・菅政権が推し進めた賃上げ要請も引き続き行う考えを示し、賃上げした企業には法人税の優遇措置を行う考えを示しました。しかし、日本の企業の6/7割の会社は法人税を納めていない現実からすると、賃上げに依る会社は限られるし、経団連も業績の回復した企業と限定するなど効果は見込めません。もとより賃金は政治が決めるものではなく、労使で決めるものです。
2022年春闘は、コロナ禍においてJRのみならず、私鉄、航空、観光など交通労働協が結集する産業は軒並み赤字に転落し厳しい状況ですが、このような情勢を踏まえて、定期昇給の完全実施と新賃金要求を掲げて闘う決意です。

結びになりますが、JRの安全・安定輸送とJRグループの労働条件向上、労働者が安心して生き働き続けることのできる職場を目指すためにも、国労各級機関が一丸となって組織拡大の前進を勝ち取る決意をお互いが誓い合います。組合員と家族の健康とご多幸を祈念申し上げて新年のご挨拶いたします。

JRへの持続可能な支援策を

安定経営確立に向けた助成を要請

国土交通省
要請行動

国労本部は11月11日、参議院議員会館の会議室において、各エリア本部及び全国貨物協議会代表と共に、国土交通省に対し5項目にわたる喫緊の諸課題についての要請行動を取り組み、意見交換を行った。

要請行動は岩元書記長の司会挨拶で始まった。

冒頭、今回の国交省要請の紹介議員である吉田忠智参議院議員から、「新型コロナウイルスによって公共交通事業者の経営に大きな影響が出ている。加えて昨今の大規模自然災害によって私の地元の大分でも復旧の見通しが立たない路線もある。さらに過疎化や少子高齢化によって地方においては赤字路線の廃止問題や駅の無人化、ワンマン化などの課題もある。JR北海道、四国、貨物ほもとともと経営が苦しい上に厳しい経営環境に置かれている。こうした課題について本日、国労からの要請が出されているが、現場の実態の話もお聞きいただき、行政の立場から国交省にも特段のご尽力をいただきたい」と述べられた。

続いて、国労を代表して松川委員長が、「本日は国交省より、事前の文書回答を含めて誠意をもって対応いただいたことに改めて感謝申し上げます。新型コロナウイルスも第6波の感染拡大が懸念されているが、この間、人流を抑える政策が2年間ほど取られて

JRにおける現状である。特に北海道、四国においては弱い経営基盤に追い打ちをかけられて経営危機といつてもよい事態となっている。このように収入増が見込めない中でコストだけが一段と削減され、安全やサービスがおろそかになる危険性もある。コスト削減だけでは危機的な鉄道の将来になってしまふことを危惧する。人が生活していくうえでJRを含めた公共交通の位置づけを国がどのように考えていくのか、afterコロナという観点からも一

考が必要なのではないかと思っている。利益を前提とした公共交通は持たなくなるのではないかと危惧感を感じている。JRの路線は国鉄から引き継がれたものであり、儲かるところに引いた路線ではない。地域の足として利益を度外視して生活に直結した路線として成り立ってきたという経緯がある。従って、私たちは黒字路線がない北海道、四国においても鉄路を守らなくてはならないという立場で税制措置などについてこの間、要請をさせてもらって



要請書を手渡す松川委員長

いる。国交省の回答にもあるように地域公共交通は地域住民の暮らしやわが国の産業活動を支えるインフラとして極めて公共性の高い役割を担っている。引き続き地域住民の足として公共交通を守る立場で改めて行政指導をお願いしたい。近年、自然災害が数多く発生してそのたびに鉄路が寸断され、長期にわたり路線が不通になる事象が起きている。地元からは鉄路による復旧が求められているが、JR各社はBRTへの変更や廃線を視野に折衝を行っている場

国労の要請に対する

国土交通省回答

国労要請項目①

新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、大手・中小を問わず、すべての公共交通事業者の経営が一段と厳しい状況となつていくことから、事業存続に向けた支援策の創設とそのための予算を確保していただくこと。また、公共交通の維持・確保に向けて、関係省庁と連携をはかり、鉄道事業者とあわせてその子会社にも固定資産税・都市計画税の特例猶予および減免制度を延長・拡大するなど税制改正を含め対策を講じていただくこと。さらに新型コロナウイルス感染症が終息するまで引き続き雇用調整助成金の特例措置を継続していただくこと。

国交省回答①

○鉄道局鉄道事業課
鉄道等の公共交通機関につ

吉田参議院議員あいさつ



と考えている。本年3月に北海道、四国、貨物に対する支援策の継続を盛り込んだ清算事業団債務処理法の改正が行われた。経営を安定させ、安全・安定輸送を確立するため国交省のお力添えをさらにいただきたい」と挨拶した。これに対し国交省からは鞆鉄道局鉄道サービス政策室補佐が、「少子高齢化や人口減少、地方の疲弊のなかで鉄道事業はこれまでのような運営が厳しくなっている。さらに1年以上にわたるコロナ禍や度重なる災害によって鉄道の

震特例」を適用しておりますが、国土交通省においてはこのうち後者の税制特例の適用期限の延長を要望しているところ。引き続き、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を注視しつつ、必要な支援に取り組んでまいります。

国労要請項目②

2021年度末で期限切れとなる「JR北海道、JR四国及びJR貨物に係る二島特例および承継特例」ならびに「JR貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置の延長」「鉄道の耐震対策に係る特別措置」の延長およびJR九州会社における被災線区に対する支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。また、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

運営がより難しくなっていることは重々承知している。こうした中で今年の春に債務処理法の改正によってJRに対するある程度の支援のスキームを作らせてもらった。災害についてもいままある災害補助のスキーム等を活用して支援を行ってきたところである。行政としても地域における足を維持し、安全を確保するという観点から施策を実行しているところである。本日は国労の要請に対して個々の担当より回答をさせてもらうが、今後の活動の一助となれば幸いです。

国交省回答②

○鉄道局鉄道事業課

JR北海道、四国及び貨物等が適用している税制特例(いわゆる二島承継特例、貨物新車特例、耐震特例)は、適用期間が令和3年度末までとなっており、令和4年度税制改正において、税制特例の適用期限の延長を要望しているところ。また、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

被災線区の支援継続については、人口減少や昨今のコロナによる影響等により鉄道事業者の経営が厳しくなっており、鉄道事業者の努力だけでは、被災した鉄道の復旧のみならず、復旧後の維持コスト

いである」と述べられ、5項目の要請に対する文書回答の説明が担当部署から行われた。

その後、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後に、国交省側から文書回答の補足説明が行われた。

最後に要請に同席された吉田忠智参議院議員から締めくくりに挨拶が行われ、岩元書記長が国交省に対する謝意を述べ、要請行動を終了した。

の負担が困難となりつつあることから、河川や道路などの事業と連携して復旧することで、鉄道事業者の負担を軽減するような取り組みを進めているところ。特に、人口減少や昨今のコロナによる影響等により厳しさを増していることから、昨年改正した地域公共交通活性化再生法等を活用し、くらしの移動ニーズにきめ細かく対応できる地方公共団体の取組に対して、地域公共交通計画の策定やそれに基づく輸送サービスの提供への積極的な支援を行っているところ。今後、地域が自らデザインする地域交通に関する取組に対し、国として、地方運輸局も含めあらゆる手段を最大限活用してサポートしてまい

ります。

国労要請項目 ③

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恒常的に発生していることから、インフラ基盤が脆弱な鉄道路線の早期復旧につながるよう、改正鉄道軌道整備法による災害復旧事業費補助制度のさらなる補助率の引き上げなど公的助成の拡充を検討していただくこと。

国交省回答 ③

○鉄道局施設課

【災害復旧事業の拡充】

災害復旧事業については、経営が厳しく、鉄道事業者の資力のみで復旧することが著しく困難な場合には、災害復旧事業に要する費用の一部を補助する制度があり、平成30年度、鉄道軌道整備法の改正により、黒字の鉄道事業者であっても、一定の要件を満たせば、補助することが可能となるなど、制度の拡充が行われたところです。

国土交通省としては、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支援制度の活用とともに、他事業との連携など、必要な対応を行い、鉄道事業者の負担軽減を図りながら、早期復旧に努めたいと考えております。

【老朽化対策】

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、鉄道事業者が自らの資力により実施することを基本としています。



要請風景

しかしながら、経営が厳しく、自らの資力のみでは老朽化対策を行うことが著しく困難な鉄道事業者に対しては、将来的な維持管理費を低減し、長寿社会化に資する鉄道施設の補強・改良に対して支援し

ております。

また、鉄道施設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鉄道施設については、固定資産税の特例措置を講じています。

引き続き、予算の確保等に努め、鉄道施設の適切な維持管理が図られるよう取り組んで参りたいと考えております。

○鉄道局鉄道事業課

JR貨物の輸送ネットワークの維持については、物流の確保の観点から重要と考えております。

JR貨物においては、近年多発している大規模な自然災害を踏まえ、災害時の代替輸送を迅速に行うため災害リスクに備えるための取組み（BCP）を進めております。

国土交通省としても、大規模災害など不測の事態が起きた際、JR貨物の輸送ネットワークを維持するため、災害リスクに備えるための取組に対して、必要な助言等を行うてまいります。

国労要請項目 ④

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こと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。またホームドア、可動式ホーム柵の整備にあたっては、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地域公共交通バリア解消促進等事業の補助率を引き上げてい

ただくこと。あわせて、駅の無人化や列車のワンマン運転にあたっては障がい者をはじめ、駅利用者の見守りや介助要員の確保、さらには乗降時の旅客の安全及び異常時の避難誘導など基準を設けて輸送の安全を確保するよう鉄道事業者を指導していただくこと。

国交省回答 ④

○鉄道局施設課

検査体制については、保安監査等を通じて鉄道事業者に指導しているところであり、今後同様に取り組んでまいりたいと考えております。

事故防止関連設備や保安に資する設備の設置は、原則として鉄道事業者において対応するものと考えておりますが、国土交通省としては、他事業者における先行事例の情報提供などの技術的な支援について積極的に取り組んでま

国労要請項目 ⑤

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、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こととともに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。また、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

いりたいと考えております。

○鉄道局都市鉄道精査課

【ホームドア設置基準数の見直し・設置促進・補助率の引き上げ】

ホームドアの整備については、昨年12月に移動等円滑化の促進に関する基本方針が改正され、新たな整備目標が設定されたところです。

新たな整備目標としまして、転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備することとしております。

国土交通省としては、ホームドア整備を推進するため、令和4年度概算要求におい

て、財政当局に対し所要額を要求したところです。

また、今年5月に第2次交通政策基本計画が閣議決定され、「鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じて、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く

広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する」との方向性が示されたことを踏まえ、具体的な検討を進めているところです。

○鉄道局鉄道サービス政策課

障害のある方々を含め、誰もが安全かつ円滑に鉄道サービスを利用できる環境を整備

することは大変重要であると考えております。

このため、障害者の方々が無人駅を安全、円滑に利用することができるよう、その具体的取組について、障害者団体、鉄道事業者及び国土交通省の三者で検討するための意見交換会を昨年11月に設置し、9月24日に中間とりまとめを行いました。

駅の無人化は、地方のローカル線などにおいて運営コストを削減することにより路線の維持を図る場合のほかに、大都市圏において限られた職員による効率的な駅の運営を実現するため、利用者の利用実態を考慮して、時間帯を限って行われる場合もあります。いずれの場合であっても障害者の方々を含む駅利用者に対し極力ご不便をお掛けすることないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えております。

○鉄道局安全監理官室

列車のワンマン運転に関しては、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、列車出発時の事故防止に加えて、ワンマン運転の実施にあたっては、

・ワンマン運転列車に必要な車両設備を設けること

・乗降時の旅客の安全及び異常時の旅客の避難誘導に支障を及ぼすことがないこと

などの基準を設けて、これに基づいて安全を確保する

付を実施する予定です。

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おります。

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

国土交通省としても、鉄道事業者に対して、地域に対し丁寧に対応するよう必要な指導を行うとともに、地方運輸

要があると考えております。

いずれにしても、駅の無人化に際しては、障害者の方々を含む駅利用者に対し極力ご不便をお掛けすることのないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えており、引き続き関係者間での十分な議論を行いながら、今後ガイドライン策定に向けて検討を進めてまいります。

○鉄道局安全監理官室

列車のワンマン運転に関しては、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、列車出発時の事故防止に加えて、ワンマン運転の実施にあたっては、

・ワンマン運転列車に必要な車両設備を設けること

・乗降時の旅客の安全及び異常時の旅客の避難誘導に支障を及ぼすことがないこと

などの基準を設けて、これに基づいて安全を確保する

局を通じて、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用して、当該鉄道事業者と地域が連携し、鉄道の活性化をはじめとした必要な対話が円滑に進むように支援してまいります。

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

国土交通省としても、鉄道事業者に対して、地域に対し丁寧に対応するよう必要な指導を行うとともに、地方運輸

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

よう事業者を指導しております。

一方、地下駅における火災発生時の係員の対応については、マニュアルを定めるよう通達で定めておりますが、マニュアルの詳細については、各鉄道事業者によって運行頻度、速度、施設の状態、地形等の条件が異なることから、輸送の安全確保に責任を負う鉄道事業者が、これらの個別の条件等を十分に踏まえて、安全上最適な方法を定めて実施することが適当であると考えております。

国土交通省としてはこのような対策を講じることによって、輸送の安全を確保していただきたいと思っておりますが、その実施状況について保安監査等においても、日頃の安全確保が確実に行われているか、しっかりと指導監督して参ります。

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

国土交通省としては、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参ります。

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

○鉄道局参事官（地域調整）室

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

国労フクシマ
交流・視察
学習会

第9回

歴史の教訓に学び
フクシマを風化させない
取り組みの継続を

第9回国労フクシマ交流・視察学習会が11月27、28日の2日間で行われました。コロナ禍の中、参加人数を制限せざるを得なかったが、国労の闘いを次世代に引き継ぐため、とりわけJR採用者の組合員を中心に呼びかけ27名中12名が「JR世代」の参加となった。

国労フクシマ交流・視察学習会の1日目は、12時に原ノ町駅に集合し、常磐線全線運転再開1年8カ月を迎えた現状（双葉・大野駅）や避難指示解除区域・除染済土壌等保管の状況、原発事故関連施設の「東日本大震災・原子力災害伝承館」などの視察を行った。

常磐線は除染が行われ、昨年3月全線開通したが、駅の周辺ですら、帰宅困難区域に指定され、原発事故から10年以上が経過しても、生活することができない実態を目の当たりにした。また、放射能に

東日本本部

水戸地方本部

第73回定期大会 10月9日

執行委員長 塙 正人
執行副委員長 大賀 泰男
書記長 赤沼 廣行
執行委員 泉 秀俊
執行委員 坂下 司
執行委員 田崎 紀克
執行委員 塩澤 富世
執行委員 大津 勝
執行委員 大貫 洋一
執行委員 中村賢太郎
執行委員 菊地 悟
執行委員 出羽 正則
執行委員 坂本 公則
執行委員 松田 正人

千葉地方本部

第75回定期大会 10月16日

執行委員長 加藤 晃一
執行副委員長 越川 幸夫
書記長 北嶋 利則
執行委員 嶋田 福実
執行委員 高橋 弘幸
執行委員 北村 智之
執行委員 佐川 正則
執行委員 鈴木 浩



第9回フクシマ交流・視察学習会
（夜の森駅）

「伝承館」では、地震・津波、原発事故などの映像や展示物が多く設置され、特に青年組合員は、強い関心をもち熱心に視察を行った。

2日目は、9時から学習会

地方本部執行部体制

東日本本部

会計監査員 古賀 将也
青年部長 飯田 秀樹
特別執行委員 石橋 康裕
特別執行委員 松田 優一
特別執行委員 宮内 寧
特別執行委員 長谷川 勇一
特別執行委員 榎尾 智

東京地方本部

第72回定期大会 9月25日

執行委員長 鎌田 博一
執行副委員長 佐藤 治
書記長 田中 克幸
執行委員 横倉 一夫
執行委員 高瀬 弘人
執行委員 地口 明世
執行委員 古城 政明
執行委員 早川 義貴
執行委員 坂本 尚允
執行委員 佐瀬 茂
執行委員 森 真次
執行委員 西尾 一登
執行委員 宮下 直樹
執行委員 橋本 翼
執行委員 平山 陽介

長野地方本部

第84回定期大会 10月2日

執行委員長 宇佐美 正信
執行副委員長 小林 一幸
執行副委員長 北沢 正美

東海本部

新幹線地方本部

第22回定期大会 9月13日

執行委員長 森 和浩
執行副委員長 佐藤 健二
書記長 竹井 陽一
執行委員 細木 義孝
執行委員 石塚 浩
執行委員 大村 泰之
執行委員 才村 英明
執行委員 山崎 明彦
執行委員 永田 晴茂

静岡地方本部

第76回定期大会 9月10日

執行委員長 若原 淳一
執行副委員長 塩澤 好彦
書記長 池谷 論
執行委員 浦田 浩幸
執行委員 竹野 洋一
執行委員 小川 敏広
執行委員 柴田 研悦
執行委員 宮坂 務
執行委員 植田 誠
執行委員 長岡 公次
執行委員 水野潤一郎
執行委員 工藤 拓真
執行委員 長岡 正之
執行委員 澤端 雄二
執行委員 望月 立夫
執行委員 廣瀬 勤
執行委員 福田 哲久
執行委員 市川 寿
執行委員 荒木 孝輔

名古屋地方本部

第77回定期大会 9月4日

執行委員長 土谷 敏幸
執行副委員長 岩田 朋之
書記長 鶴山 章
執行委員 浅野 輝巳
執行委員 伊藤 利政
執行委員 協田 力

西日本本部

北陸地方本部

第78回定期大会 8月7日

執行委員長 藤野 能章
執行副委員長 山口 雅幸
書記長 太田 茂雄
執行委員 笹山美津男
執行委員 山田 輝夫
執行委員 坪坂 康弘
執行委員 山村 伸
執行委員 堂前 一訓

近畿地方本部

第18回定期大会 8月7日

執行委員長 山本 泰光
執行副委員長 有田 修
書記長 野々口善之
執行委員 林 昭男
執行委員 東 幹男
執行委員 小西八十四
執行委員 西澤宗司郎
執行委員 江口 芳生
執行委員 木下 賢一
執行委員 井上 賢治
執行委員 三塩 和敏
執行委員 竹塚 秀二
執行委員 香川 博明
執行委員 谷澤由紀恵

広島地方本部

第77回定期大会 8月28日

執行委員長 佐々木 隆一
執行副委員長 沖川 稔
書記長 徳永 聖
執行委員 龍 富士夫
執行委員 長尾 保宏
執行委員 福本 正彦
執行委員 石井 雅也
執行委員 西川 秀則

実態と原発関連施設に働く労働者の被ばく労働、不払い賃金や労災認定の闘い、放射性物質を含む汚染水の海洋放出の問題点などについて話された。

続いて、水戸地方本部赤沼書記長から東日本大震災当日の状況と組合員の安全確認などの取り組み、泉業務部長から、常磐線全線復旧まで除染対策や労働者の健康管理のために支社との交渉を積み上げてきた取り組みの経過と運転再開後の課題について報告を受けた。

集会のまとめとして、岩元書記長から、「次世代といわ

れる多くの組合員が参加していただいた。現地に來なければ、知ることができないことも多い。見て学んだことを職場に持ち帰り、拡げていただきたい。脱原発、再生エネルギーを普及させるために奮闘しよう」と訴え、最後に仙台地方本部村田執行委員の閉会挨拶で学習会は終了した。

午後からは、現地視察（夜ノ森・Jビレッジ駅、東京電力廃炉資料館の視察を行った。未曾有の被害をもたらした東日本大震災・東電福島第一原発事故災害から10年の節目を超えたが、国労が全国組織としても一度運動の原点に

かえって、「フクシマ」で起きた現実を全国に発信し続けながら、歴史の教訓に学び、風化させない取り組みをさらに強化させていくことが求められている。

この観点に立つて、今回も2日間の行動を通して次世代を担う仲間たちとともに「原発のない明るい未来」を切り拓くために奮闘しあう決意を固め合うことができた。

最後に、第9回国労フクシマ交流・視察学習会の事務局として、ご尽力いただいた仙台・水戸地方本部に感謝を申し上げます。

（本部・辻

米子地方本部

第74回定期大会 8月7日

執行委員長 倉下 文明
執行副委員長 藤江 美男
書記長 吾郷 隆志
執行委員 安達 晴彦
執行委員 中江 巧
執行委員 中原 明彦
執行委員 森口 朋美

岡山地方本部

第83回定期大会 8月28日

執行委員長 天野 伸行
執行副委員長 三宅 明
書記長 青山 准三
執行委員 片岡 有宏
執行委員 小林 靖浩
執行委員 勝田 哲也
執行委員 岡本 岩夫
執行委員 西原 浩

広島地方本部

第77回定期大会 8月28日

執行委員長 佐々木 隆一
執行副委員長 沖川 稔
書記長 徳永 聖
執行委員 龍 富士夫
執行委員 長尾 保宏
執行委員 福本 正彦
執行委員 石井 雅也
執行委員 西川 秀則

謹賀新年

国鉄労働組合 本部役職員一同

