国鉄新聞
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）

第192回拡大中央委員会

22春闘

全組合員が全国統一闘争に結集しよう

2月25日に国労中央総行動

国労は、1月29日に第192回拡大中央委員会を開催し、年明けからのオミクロン株による新型コロナウイルスの感染再急拡大のなか、日夜職場で奮闘する組合員・家族のいのちと健康を守りながら、2022年春闘勝利、JR各社における労働条件の改善、安全・安定輸送の確立とサービスの向上、JR北海道・四国・貨物の持続可能な支援策の確立やJR九州の安定経営に向けた助成策の継続、並行在来線の維持・活性化と地域公共交通の確保をはじめとした総合交通政策の課題など当面する闘争方針を満場一致で決定した。

さらに3年目を迎えたコロナ禍にあって、長期にわたり深刻な影響を受けている有期・短時間・契約等労働者をはじめ、すべての働く仲間が安心して生き、暮らし続けるためのセーフティーネットの拡充や働き方の実現に向け、「格差是正」と「生活の底上げ・底支え」、そして平和憲法と人権・民主主義擁護、脱原発など当面する国民的諸課題に全機関が一丸となって取り組みを強化するとともに、国労の最大かつ喫緊の課題である組織の強化・拡大に全力をあげる決意も固めあった。

本部は、第192回拡大中央委員会で決定された方針にもとづき、1月31日、闘争指示第35号を発して「当面する闘いの展開について」以下の通り指示した。

闘争指示第35号

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. 2022春闘要求を2月14日（月）にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は、3月17日（木）を基本とし、第1次回答ゾーン（3月14日～18日）および第2次回答ゾーン（3月22日～25日）とする。さらにグループ会社においては3月月内決着をめざす。

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オンラインによるリモート集会の開催やSNSなどを活用した宣伝行動など創意工夫した取り組みを展開するとともに、各エリア本部は団体交渉を通じて要求実現に全力をあげること。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14日（月）

定期昇給の完全実施を求め、基本給（平均）に2・20％相当額、6000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10項目〉

① JR各社及びグループ会社における定期昇給の完全実施

② 2022年4月1日時点における基本給（平均）の2・20％相当額、6000円を基本とするベースアップを求める

③ 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

④ 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

⑤ 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

⑥ 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1500円を目標に、当面は1000円以上の実施を求める

⑦ 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

⑧ 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

⑨ サービス残業根絶。年間総労働時間1800時間実現。時間外割増率50％・休日割増率100％の実現

⑩ 非正規社員の正社員化。グループ会社の労働条件改善

松川委員長の団結ガンバロウ

(2) 国労中央総行動

2月25日（金）

(3) 交運労協春闘総決起集会

3月2日（水）

(4) 全国統一闘争ゾーン

◎第1次闘争ゾーン

3月1日（火）～11日（金）

◎第2次闘争ゾーン

3月14日（月）～18日（金）

3. 組織強化・拡大の取り組み

2022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ら、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3号（2021年8月11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90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、「国労の課題と方向性　今後5年を見据えた組織ならびに運動展開」を踏まえて、大胆に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。そのためにオンラインやメールを活用して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1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、2022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」などを通じてエリア・地方本部段階における家族会の取り組みとの連携や意思統一を深め、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5日～6日開催の「第15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・活性化に向けた取り組み

JR北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な支援策やJR九州の安定経営のための助成策の継続、整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持・活性化や地域公共交通の確保など鉄道ネットワークを維持・発展させていくための運動をさらに継続・強化していく。また、利用者・沿線住民の足を守る立場から、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、国労として集中した運動の展開を図っていく。

(1) 国労が加盟する交運労協との連携を一段と深め、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支援策ならびにJR九州への助成策の継続をはじめ、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地域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各社や私鉄と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、「働き方改革」の名のもとにそれぞれ事業計画にもとづく効率化や要員削減を急速に進めている。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、教育の充実は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」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全国統一宣伝行動を3月の第1週から第2週（3月1日～11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、新型コロナウイルスの感染状況を見極めながら、可能な範囲での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ともに、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。特に特別遺族給付金の時効請求期限となっている本年3月27日まで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。

月間日誌

11・9 維新の会と国民民主党が「改憲議論を加速」で連携確認

11・10 第206特別国会開会、第二次岸田内閣発足

11・13 COP26が石炭火力発電を段階的「廃止」から「削減」に合意を後退

11・25 沖縄県知事が防衛庁の辺野古設計変更不承認

11・29 所得税法違反で田中英寿日大理事長逮捕

11・30 立憲民主党新代表に泉健太政調会長就任

12・6 第207臨時国会開会、「敵基地攻撃能力含めあらゆる選択肢を現実的に検討」と岸田首相表明▽バイデン米政権が北京五輪の「外交ボイコット」発表

12・15 森友改ざん訴訟で国が責任認め、真相究明ないままに損害賠償受け入れ

12・17 大坂北新地のクリニックで放火、25人死亡

12・20 21年度補正予算成立、過去最大約36兆円、18歳以下の子供へ10万円給付

1・7 沖縄・広島・山口3県にまん延防止重点措置

1・19 感染者過去最多4万人超「まん防」16都県に

憲進

いよいよ2022春闘がはじまった▼春闘の歴史は、企業ごとに闘っても限界があるため、統一指導部による統一闘争として、毎年春の時期に各単産が一斉に賃上げをめざし闘う日本独自の戦術を生み出し、当初の8単産共闘から拡がりをみせる中で、大幅賃上げをはじめ大きな成果をあげてきた▼貨物労から国労に加入した20数年前、「賃金は労働力の再生産費であり、労資の力関係で決まる。労資の利害は対立する」と伊豆大川にあった国労の教育センターで教わった▼JRをはじめ財界は「コロナによる減収・赤字で賃上げは無理」と堂々と主張している。1円でも儲けを増やすために、搾取を強化する姿勢は資本主義がはじまってから、全く変わらず一貫しているが、労働者は赤字と言われれば主張を弱める側面をもっている▼世界に目を向けると、コロナ禍でもストライキが行われているが、「会社の経営が悪くなったら」と躊躇しないのが、産業別労働組合と企業別労働組合の大きな違いではないだろうか▼賃金削減が強行されている原因は、赤字や減収にあるのではなく、競争と差別、分断や思想攻撃によって、労働者がバラバラにされ力が発揮できていないことにある▼どんなに厳しく困難な情勢であっても、団結して戦闘性をもって闘う以外に道がないことは、国労だけでなく、日本と世界の労働組合の歴史が証明している▼第192回拡大中央委員会で決定された方針に基づき、春闘勝利に向けて奮闘しよう。（辻）

国土交通省要請行動

国労本部が昨年11月11日に取り組んだ国土交通省に対する要請行動では、国労の5項目の要請に対する国交省側からの回答に続き、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い、国交省側から文書回答の補足説明が行われた。

各エリア本部および全国貨物協議会代表の発言要旨

【北海道本部】
若手社員が退職の道を選んでいる
伊藤正則委員長

改正清算事業団債務処理法が参議院で可決・成立し、JR北海道においても3年間で1302億円という支援策が講じられることになった。

緊急事態宣言解除後は鉄道需要も回復傾向にあるが、上半期の収入は前年度の半分を下回っている。収入の回復は非常に厳しい。会社の将来の見通しが不透明なことや労働条件が改善されないことから多くの若手社員が退職の道を選んでいる。JR北海道では毎年300人前後の新入社員を採用しているが、20代、30代を中心とする若手社員の退職は2016年に100人を超え、2019年度からは150人を超えて歯止めがかからない状況が続いている。昨年度は180人を超え、60歳以下の退職と合わせると343人が辞めて社員の現状をカバーできない危機的な状況にある。

JR石勝線での火災脱線事故から10年が経過し、安全最優先の取り組みを行ってきたが、この状況を克服しないと安全なサービスを提供することが困難となり、会社の経営も立ち行かなくなる。

国や自治体からも多くの支援をいただいているとはいえ、過去20年間、社員の給与でベアが実施されていないのはJR北海道だけである。昨年3月の国土交通委員会で当時の赤羽国交大臣が「JR北海道は財政破綻した夕張市役所より給与水準が低く、待遇改善が必要」との見解を示されている。引き続き安定した経営を構築するための恒常的な支援策とあわせてJR北海道の社員の待遇改善に向けた支援をお願いしたい。

【東日本本部】
ワンマン運転の拡大が提案される
武田幸喜書記長

JR東日本ではこれまで地方鉄道を中心に1～2両の短編成の列車に限り、ワンマン運転を行っていたが、2019年にワンマン運転の拡大が提案され、3～6両の中編成と7両以上の長編成に分けて、それぞれが編成ごとに側車カメラ搭載や自動列車運転装置など必要な対策を実施した上で、順次導入を進めていくとの方針を示した。

現在のところ、東京近郊区間においては2020年6月に茨城県の水戸線、2021年3月には千葉県の内房線、外房線、鹿島線に中編成のワンマン運転が導入されてきている。

導入にあたって団体交渉のなかでは安全を最優先に行うことや導入線区の選定については沿線自治体を含め、地域の特情にあわせて導入を行うことを会社に求めてきたが、実際には地域とのコミュニケーション不足は否めない現状にあり、茨城県の笠間市、桜川市、千葉県の館山市などで通勤・通学や障がい者の方々から請願が出され、「利用者に説明し、安全性を確認するまで導入しないことを求める」旨の市議会の意見書や議会決議も採択されている。労働組合としても検証を進めるが、国交省としてもJRが関係自治体に対する丁寧な説明を行うよう引き続き指導をお願いする。

【東海本部】
障がい者に対し事業者がもっと責任ある対応を
植田誠委員長

10月27日に中津川市のリニア中央新幹線瀬戸トンネル工事で崩落事故が発生し、2名の作業員が死傷した。亡くなられた方のご冥福と怪我をされた方の早期回復をお祈りする。国労東海としてはリニアの工事での初めての作業員の死傷事故であり、重大に受け止めている。安全の確保は労使の枠を越えた課題であり、直ちに事故原因、教育などを含む作業の安全、作業手順等を含むマニュアルの徹底、今後の対策などJR東海に対して申し入れている。

JR東海は2日間、工事を止め、その間、さまざまな対策を講じたとのことだったが、残念ながら11月8日に長野県でまた崩落事故が発生し

国土交通省要請行動

ている。国交省としても働く者の安全第一で検証や指導、安全の徹底を要請する。

国交省では昨年11月から駅の無人化に伴う安全円滑な駅利用に関する障がい当事者団体・鉄道事業者・国交省の意見交換会を開催していると承知している。その中間とりまとめが今年9月24日に発表され、ホームページ等にも掲載されている。是非とも実効性のあるものとなるよう要望する。

第1回議事概要の資料に障がい者団体から「JR身延線の市川大門駅について、無人駅となったが町民からの要望を受けて町の職員が配置され、無人駅を解消した例もある」との好事例が報告されている。私自身がその身延線に10年ほど勤務していた。2012年に鰍沢口と下部温泉駅の2駅が無人化され、88kmの路線で駅数37のうち社員が配置されている駅は5駅だけとなっている。鹿が線路内に立ち入り、列車と衝突する輸送障害事故がほぼ毎日のように発生している問題が深刻で、野生動物を保護しながら安全運行を確保することが求められている。

無人駅の近隣では新たにマンモス校が開校し、また高校生などが定期券の購入に苦慮している問題もある。鉄道各社では「声かけ・サポート」運動を実施しているが、いま、コロナで視覚障害を持った方をお客様同士で直接介助して誘導することが難しくなっている。複雑な障がい者の割引制度の改定も含めて事業者がもっと責任をもった対応をするよう指導してもらいたい。ホームドアの設置についても乗降客数を基準にするのでなく、近隣に養護学校があるとか、総合病院があるといった条件も基準の中に盛り込んでもらいたい。

【四国本部】
地域住民の生活の足であるローカル線の維持・活性化を
立花浩二委員長

JR四国は今回いただいた新たな支援策を活用し、省力化・省人化に資する生産性向上施策を進め、2031年度の経営自立を実現すべく、踏み出すとしている。しかしながら、コロナ禍で利用者が激減し、収入はコロナ前の約半分程度で会社発足以来、最低水準となっている。四国は全国に先駆けて少子高齢化により、人口減少が進み、ぜい弱な経営基盤で安定基金の運用益と承継特例など国からの支援により辛うじて経営を維持している状況である。

会社はこれまでも駅の効率化、ワンマン列車の拡大、業務委託や外注化、契約社員化などの効率化施策を進めてきている。それにより、駅のトイレや待合室までもが撤去されている。四国は259駅の約8割が無人駅で車椅子や視覚障がい者の対応ができず、事前予約が必要であり、ホームからの転落や触車事故の不安もあり、サービスの低下につながり、しわ寄せが利用者にかかっている状況にある。

ローカル線の維持・活性化については『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』での議論が進んでいるが、「利用者が少ないから切る」「切るから利用しない」という悪循環により、ローカル列車が減らされ、ローカル線同士の接続についても非常に不便な線区が多くある。国から支援を受けている以上、会社が自助努力すべきというのはわかるが、地域住民の生活の足であるローカル線の維持・活性化をはかり、利用しやすいダイヤ編成が必要であると考える。そうした利便性についても会社が努力するよう国交省としても取り組んでいただきたい。

【九州本部】
利用しやすいダイヤの設定を
千々岩隆委員長

全国で自然災害が毎年のように発生しているが、九州は最たるものとなっている。改正鉄道軌道整備法もあるが、一企業の努力では毎年甚大な被害を与える災害は大変厳しい。

また追い打ちをかけるように新型コロナウイルス感染症の拡大により、収入も激減し、昨年の年末手当と今年の夏季手当はそれぞれ1・20ヵ月と1・25ヵ月という低額回答となり、社員は住宅ローン等の返済が苦しくなっている。会社として無利子の貸付を行っているが、生活の足かせとなっている。

一昨年のダイヤ改正では大幅な列車本数の減便を行い、収入の確保を行っているが、その反面、大分地区では一日一本しか停車しない駅もあり、利用したくても利用できない状況もつくられている。国交省として利用しやすいダイヤを設定するようJR九州に指導していただきたい。

【全国貨物協議会】
鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用した補助金や無利子融資などの支援を
鈴木郁夫副議長

年々甚大化している台風等の自然災害により、鉄道貨物輸送の全国ネットの重要な路線である山陽本線が今年も寸断された。9月上旬には復旧し、昨年の西日本豪雨による山陽本線の3ヵ月間の寸断の被災までには至らなかったが、全国のどこで災害が発生しても深刻な影響を受ける鉄道貨物輸送の現状を踏まえると迂回輸送、トラック、船舶等の代替輸送が重要となっている。内陸への石油輸送についても危機管理の面で迂回ルートの確保、迂回輸送の重要性が改めて問われている。鉄道インフラについて、JR旅客会社など第一種鉄道会社に頼らざるを得ない貨物会社の現状からも鉄道軌道整備法の更なる拡充を要請する。

債務処理法の改正によって総額890億円の無利子融資ならびに老朽車両等の更新をはじめ、青函トンネルにおける新幹線との共用走行となる新型機関車の導入、長期債務の有利子債務の減少などについて、国労大阪地区本部の調査では2015年3月から46件もの隙間転落事故が発生している。当時の国交大臣の答弁でも「何か構造上の問題があると思う。JR西日本に万全の対策を講じるよう指導したい」と言われている。お客様に注意喚起し、またエスカレーターの上りと下りの乗降を変えるなどの対応がされてきたが、根本的な対策とはなっていない。すぐにできる安全対策としてホーム要員の終日配置や隙間を埋めるホームステップの配置などを行うよう会社に申し入れているが、国交省としても引き続き指導願いたい。

この間、鉄道車両内での犯罪が続いて起きている。新幹線の車両では警備員が巡回等の対応がされているが、乗客・利用者の車内安全のために国交省として安全への指導・援助を積極的に進めて欲しい。

【西日本本部】
安全への指導・援助を積極的に進めて欲しい
植田重信委員長

JR西日本の長谷川社長は今年2月の記者会見で「ローカル線の維持が非常に厳しくなってきた。関係自治体と今後さらに議論を積み重ねていきたい」と述べた。1987年の会社発足以来、16線区を廃止及び他の運営体に移管してきたが、今後も線区別の平均通過人数や採算性を理由にダイヤの削減による減便、編成車両の削減、駅の無人化、列車のワンマン化など進められていくことが想定される。

過疎化の問題とリンクさせながら地域経済に与える影響から、西日本では芸備線、木次線、城端線、因美線などを含め存続への不安が広がっている。西日本エリアの地方本部において利用者アンケートをもとに関係自治体への要請をはじめ、地方ローカル線を守るために鉄道事業法の改正を求める意見書採択を関係する自治体への要請として取り組んでいる。不採算路線といわれるローカル線が果たす役割を踏まえ、事業の休廃止の届出については規制強化を前提に鉄道事業法の見直しを再検討していただくよう要請する。

また、ホーム上での痛ましい転落事故を繰り返さないためにもホームドアの設置は急務である。国の指導や関係自治体への援助、駅係員の配置、バリアフリー設備の設置や拡充を含め、駅やホームの安全対策を速やかに進めることが重要である。ホームの隙間の転落事故についてこれまでも要請させてもらっているが、JR西日本の鴫野駅で発生している転落事故につ

ＪＲ貨物の経営に大きな改善をもたらすものとなった。また今年度から3年間にわたる１３８億円の無利子融資や貨物調整金の延長は貨物会社の経営の安定化はもとより、整備新幹線開業によりＪＲから経営分離した第三セクター鉄道の経営を支える大きな仕組みとなっている。

しかし、貨物調整金の財源は２０３０年度までとなっており、その先については貨物会社の全額負担を含めて検討されることになっている。少なくとも国鉄改革のスキームを基本にした整備新幹線建設に伴う政府・与党の経過を踏まえるなら、住民が移動する足の確保と物流の全国ネットの維持に向けて将来にわたっての貨物調整金の財源の確保について是非ともご尽力をいただきたい。

国鉄時代から貨物部門にはほとんど投資が行われず、老朽車両を継承した貨物会社は旧国鉄土地を売却し、新型機関車を購入する際に税制上の優遇措置が講じられてきた。しかし、今日では売却用地も無くなり、一方で貨物会社が保有する全機関車の４分の１が依然として旧国鉄時代の機関車となっている。鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用した補助金や無利子融資などの支援を重ねて要請する。

ＪＲ貨物の経営を成り立たせる基本的スキームがアボイダブルコストルールにもとづく線路使用料だが、運輸収入に占める割合は会社発足時の７・９０％から15％程度にまで増加するなど経営を圧迫する一つの要因となっている。線路利用料についてはＪＲ貨物の完全民営化をめざした基本問題懇談会や旅客会社の完全民営化、あるいは民法の規定での20年の節目にも議論されてきた。ＪＲ旅客会社の株式上場の際にはその指針において線路使用料は当面の間、完全民営化までの間について現行ルールを踏襲することになっている。今後の線路使用料の改定協議についても当事者間の協議に委ねるのではなく、国鉄改革のスキームとして将来にわたって負担を軽減させる法的等の措置について尽力願いたい。

〈国交省からの補足回答〉

新型コロナウイルスの長期化が各社の経営を圧迫していることは重々承知している。国全体のなかで支援制度ができあがっていく過程において、指摘通りに国交省として鉄道事業に対する必要な支援に取り組んでいく所存である。

ＪＲ北海道・四国・貨物への経営支援策については安全投資のみならず、省力化や省人化など生産性の向上に資する投資を行っていただき、四半期ごとの決算を見ながら、自立経営に向けてどういった成果をあげているのかを皆さんとともに検証しあうことが重要だと考えている。

鉄道軌道整備法の改正により黒字事業者であっても赤字路線に拡充するものとなったが、これによって豊肥線や只見線の復旧に対して支援を行っている。コロナによる減収や地域の人口減少の問題などもあるが、近年の激甚自然災害に伴って一企業の努力では大変だという災害復旧のスキームとして鉄道事業者の負担ができるだけ軽減できるような災害を受けた道路事業などとの連携した取り組みを行っている。

ホームドアの整備については転落及び接触事故等の発生状況や駅の構造・利用実態、地域の特情等を勘案し、２０２５年度までに３０００番線で整備を進めるという新たな目標を設定し、さらに整備を加速化していきたいと考えている。来年度の概算要求では補助率の引き上げを含めて要望を提出している。

無人駅については経営の維持と利用者の利便性など境目でなかなか折り合いがつかない面があるが、事前に沿線の自治体や関係者、障がい者の団体などへの説明を十分に尽くし、どうした対応ができるのかを知恵を持ち寄っていきたい。

ワンマン運転については利用者に対して国交省としては相当な期間を通じて周知徹底をはかることを通達している。『相当な期間』の意味だが、線区ごとの事情もあるのでその点を勘案しながら鉄道事業者に実施いただきたいと考えている。

線路使用料については本年の清算事業団債務処理法の改正に伴い、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金を財源とするこれまでの仕組みを向こう10年間延長する措置を講じている点について重ねてご理解願いたい。

全労協第33回定期全国大会

全労協第33回全国大会開催
一人の労働者の切り捨ても許さない

全労協第33回定期全国大会が昨年11月28日、東京都・全水道会館にて開催された。

今回の大会も新型コロナウイルス感染症対策として、首都圏以外の代議員についてはオンライン参加とし、１日の開催で予定の議事を終え第33期（２０２１年度）活動方針を全体で確認した。

佐藤裕樹副議長（国労）の開会挨拶の後、議長団に東京水道労働組合の国分武志代議員、全国一般全国協議会の齊藤英男代議員を選出し議事が進められた。

主催者を代表して、渡邉洋議長が「一人の労働者の切り捨ても許さない。誰一人として取り残されることにない社会の実現に向けて、職場闘争を基軸にしながら、力強くかつ柔軟な方針を確立しよう」と挨拶した。

全国大会は当初９月26日に予定されていたが、コロナ禍で開催を延期した為に、補充議案も加えて、中岡基明事務局長より２０２０年度経過報告と２０２１年度活動方針案が提案された。

２０２０年度会計決算報告と２０２１年度予算案の提案を久保聡事務局次長が行い、西山康彦会計監査からの会計監査報告を受けて、質疑・討論に移った。

オンラインからの発言も含め代議員からは多岐にわたる熱心な発言が行われ、国労選出の中谷慎一代議員（東日本本部）はコロナ禍での21春闘の闘いと労働組合の重要性、諏訪哲也代議員（高崎地本）は最賃における地域格差と労働条件の底上げについて発言した。

活動方針に対する質疑に関する中岡事務局長の答弁・集約を受け、全体の拍手で２０２１年度活動方針が採択された。

続いて、久保事務局次長の財政小委員会報告を受け、決算・予算案が採択された。

新役員の承認、特別決議・大会宣言の採択、大会スローガンの確認と全ての議事を終え、議長団退任後、江森秀稔副議長の閉会挨拶、そして渡邉議長の団結ガンバローで大会を終えた。

【全労協２０２１年度役員体制】

議　長　渡邉　洋（全水道東水労）
副議長　岩元孝信（国労）
　　江森秀稔（東京清掃労組）
事務局長　中岡基明
　　（全国一般全国協議会）
事務局次長　久保　聡（全水道東水労）
常任幹事　瀧口良二（国労）他16名
会計監査　２名

22けんり春闘発足・学習集会

8時間働けば生活できる
大幅賃上げを勝ち取ろう

22けんり春闘全国実行委員会主催の「8時間働けば生活できる賃金を!!差別根絶へ　全労働者に同一労働同一賃金を!22けんり春闘発足・学習集会」が昨年12月10日に東京都・文京区民センターにて開催され、22けんり春闘をスタートさせた。

第1部発足総会は、全日本港湾労働組合の松谷哲治書記長の司会で進行された。

主催者を代表して共同代表である民間中小労組懇談会の平賀雄次郎代表が挨拶し、続いて中岡基明事務局長が22けんり春闘方針案を提起した。

(1)22春闘を取り巻く情勢と基調　(2)私たちの要求と闘い方　(3)7月参議院選挙勝利と9条改憲阻止　(4)組織・体制・財政について　(5)当面の取り組みが提案され、大幅賃上げ獲得をはじめ、コロナを口実にした賃下げ・解雇を許さず、全ての労働者に同一労働同一賃金などを求め、ストライキを背景に要求実現に向けて職場から闘うことを全体で確認し、22けんり春闘方針が全体の拍手で採択された。

第2部学習集会は、全国一般東京労組の野中保夫さんの司会で進行された。

「コロナ禍の非正規労働者、女性・若者の状況と労働組合の役割」と題した講演を、ジャーナリストで和光大学名誉教授の竹信三恵子さんを講師に招き聴講した。

参加労組からの決意表明は、官公労を代表して、全水道東京水道労組の山崎克治委員長。民間を代表して、全国一般東京南部の中島由美子委員長から行われ、争議組合から全統一労働組合ピードア分会より外国籍労働者の解雇争議の報告が行われた。

総会の最後に、共同代表である全労協の渡邉洋議長が閉会の挨拶と団結ガンバロウを行い散会した。

22けんり春闘発足・学習集会

交運労協第37回定期総会開催

提言

「社会の持続可能性を見据えた交通産業の将来像」を発表

全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）は、昨年10月7日に東京都・シェラトン都ホテル東京において第37回定期総会を開催し、２０２２年活動方針が承認された。

総会は後藤常康副議長（サービス連合会長）の挨拶で開会した。

総会成立確認後、総会議長団として毛利道代議員（自治労・都市交評）、熊谷茂代議員（ＪＲ総連）を選出し、議事を進行した。

交運労協を代表して住野敏彦議長は、「新型コロナ対策の取り組みを継続していく。『社会の持続可能性を見据えた交通産業の将来像』について提言をとりまとめた。提言を具現化していく上で、私たち労働組合の力量を最大限発揮していかなくてはならない」と挨拶した。

祝電・メッセージ披露のあと、高松伸幸事務局長が２０２１年活動報告を行った後、慶島事務局次長が「社会の持続可能性を見据えた交通産業の将来像」のポイントである、①交通政策と観光・福祉・文教政策等とのポリシーミックス、②不採算路線の維持方法としての内部補助の限界、③官民の費用負担の範疇の明確化、④公共交通を維持していくための財源の確保などについて説明・報告した。

事務局より２０２１年決算報告及び会計監査報告、２０２２年活動方針案及び予算案を提案し、質疑応答に入った。

発言は、森安祐貴代議員（ＪＲ連合・交通政策部長）、小林陽介代議員（ＪＲ総連・政策政治部長）、松本一彦代議員（航空連合・副事務局長）、石川聡一郎代議員（サービス連合・事務局長）の４名が行い、発言に対して高松事務局長より答弁を行った後、代議員の拍手により全議案が承認された。

続いて、松永次央役員推薦委員長（全自交書記長）より２０２２年役員体制について提案、承認され、新役員を代表して住野議長が挨拶を行った。国労からは引き続き松川聡中央執行委員長が幹事に選出された。

総会宣言案を蒔田事務局次長が読み上げ、採択され、すべての議事が終了した。

議長団解任後、藤実副議長（全自交委員長）が閉会挨拶を行い、最後に住野議長の団結がんばろうで総会を終了した。

二〇二二年春闘勝利！組織強化・拡大！憲法改悪反対！平和と民主主義を守り、岸田政権の退陣を求め、コロナ禍におけるＪＲの安全・安心輸送の確立をめざす特別決議

本日、私たちは第一九二回拡大中央委員会を開催し、組織強化・拡大を最重要課題として確認し、職場からの具体的な闘いの積み上げと粘り強い交渉により、二〇二二年春闘を全力で闘い抜き、ＪＲ各社とグループ会社に働く全ての労働者の賃上げと労働条件改善をはじめとした、憲法改悪・原発再稼働・沖縄辺野古新基地建設・労働法制改悪など岸田政権が推し進める、あらゆる悪政に反対し、山積する諸課題を取り組む方針を確立した。

二〇一九年末から全世界で猛威をふるった新型コロナウイルスは、「デルタ株」「オミクロン株」など変異を繰り返し、発生からすでに二年の時を経過している。

この影響による長引く経済活動の停滞は企業倒産、業績悪化を理由とした解雇や雇い止め、新型コロナウイルスを理由とする労働条件の引き下げなど「弱者へのしわ寄せ」として顕著に表れている。

特別決議を提案する木村青年部長

新たな変異種「オミクロン株」の爆発的な感染拡大による第六波で、特別措置法に基づく「まん延防止等重点措置」が三四都道府県に発せられ、今後も拡大する様相を示しており、この感染拡大により、再び医療体制のひっ迫や営業自粛・時短営業が危惧される事態となっている。

他方、昨年十月に第一〇〇代内閣総理大臣に就任した岸田首相は、「新しい資本主義」の実現を掲げ、「分配と成長による好循環」をことさら強調し、「業績がコロナ前の水準を回復した企業は三％を超える賃上げ」を経団連に要請し、これに呼応するかのように一月十八日に発表された経労委報告では、コロナ禍が長期化し企業のバラツキが拡大する中、各企業が自社の実情に適した賃金決定の大原則に則って検討し「賃金引上げ」と「総合的な処遇改善」に言及するなど岸田政権を後押しする姿勢を見せているが、働く者の現状は、改善されるどころか貧困と格差は拡大し、コロナ禍により消費支出は伸び悩み実質賃金は依然として低迷するばかりか、ワーキングプアも高い比率で推移している。

今こそ「アフターコロナ」「ウイズコロナ」の日本経済の再生に向け、ＪＲ会社をはじめとした大企業が自ら蓄えた内部留保を労働者の賃上げに還元し、国内総生産の約六割を占める個人消費を拡大させる賃金政策へと転換しなければならない。

そのためにも、直面する課題である新型コロナウイルス感染防止・ワクチン接種対策を政府の責任により早急に推進するとともに、健康で安心して働き続けられる医療・介護・福祉の拡充に向け、二〇二二年春闘では「賃金の底上げ」に重点を置き、「格差是正」と「全ての労働者の立場に立った働き方」を実現させなければならない。

今夏、予定されている参議院議員選挙では、昨年の衆議院議員総選挙で培ってきた立憲野党の共闘を、さらに強化しながら、立憲民主主義を真っ向から踏みにじった安倍・菅前政権を引き継ぐ岸田政権の退陣を求め、社会的格差の是正と労働者保護ルールの改悪反対、非正規労働者の雇用・労働条件の改善に向け、企業・産別を超えて共に闘うことが求められている。

また、一〇七人の尊い命が奪われ、多数の負傷者を出した「福知山線脱線事故」から十七年が経過するが、事故の教訓は活かされないまま、新型コロナウイルスの影響により、ＪＲ各社では大幅な減収が余儀なくされ、ＪＲ各社とも徹底したコスト節減・経費削減施策を強め、営利優先の効率化・合理化施策が推し進められている。その中で安全・安定輸送の基盤とも言える技術継承、労働条件、教育は不十分なまま、重大事故が相次いで発生するなど安全・安定輸送の根幹までも脅かされている。

安全・安定輸送の確保は、日常不断の「仕事総点検」「安全総点検」運動の集大成であり、経営基盤の脆弱なＪＲ北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な支援策の拡充や、自然災害が多発するＪＲ九州会社の安定経営に向けた助成策の継続など総合交通体系の確立は重要な課題となっている。

加えて新幹線並行在来線の開業に伴う第三セクター化、ローカル線など赤字路線の廃止、列車のワンマン化や自動運転化など、ＪＲ各社の問題点や個別課題を改めて検証し、近年、激甚化する大規模災害での鉄道復旧のあり方や鉄道施設の老朽化によるインフラ整備など国や関係自治体による財政支援や政策課題の提起が急務となっている。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大を受けつつも、組合員・家族の健康を守ることを最優先として、リモートによるＷｅｂ併用での開催となったが、各委員の真摯な討論により、それぞれのエリア・地方から最重要課題である組織強化・拡大に奮闘する姿が改めて示された。

私たちは「五年ビジョン」の提起から次世代の育成・強化など仲間の発言に学び、組織強化・拡大を全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二二年春闘を職場・地域から全力で取り組み、国労運動のさらなる前進に向け、組織一丸となって総力をあげて闘い抜くものである。右、決議する。

二〇二二年一月二十九日

国鉄労働組合

第一九二回拡大中央委員会

市民と野党の共闘で改憲を阻止しよう

第208通常国会が開会した1月17日、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！実行委員会共催による「改憲発議反対！辺野古新基地建設中止！敵基地攻撃能力保有反対！防衛予算拡大するな！いのちと暮らしと営業を守れ！1・17国会開会日行動」が衆議院第2議員会館前で取り組まれた。

主催者を代表して、勝島一博さん（戦争をさせない1000人委員会）が挨拶を行い、オミクロン株の感染が急速に広がるもとで、「国会では、コロナ対策を最優先にするべき」と指摘し、「自民党や維新の会などが改憲の動きを強めているが、改憲に反対する市民と野党の共闘で改憲を阻止してきたことに自信を持ち、今国会での取り組みを強めよう」と呼びかけた。

1・17国会開会日行動

続いて政党から、立憲民主党、社民党、日本共産党、参院会派「沖縄の風」の代表が挨拶を行い、「改憲の動きを絶対に許すわけにはいかない。根本的な政治の転換を求めて岸田政権と国会で論戦しながら、夏に行われる参院選で必ず勝利する」と決意を述べた。

その後、市民団体からの連帯挨拶、行動提起を受け、参加者は、責任あるコロナ対応をとらない一方、改憲策動をはじめ海外で戦争ができる国づくりを狙う岸田政権と正面から闘い、国会内外で市民と野党の共闘で改憲の動きを阻止していく決意を固めあった。

通常国会の会期は6月15日までの150日間で、会期延長がなければ参議院選挙は7月10日に行われる見通しで、参議院選挙をにらんだ与野党の論戦が始まった。

敵基地攻撃能力保有は憲法違反

第74回を数える19日行動が、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で、1月19日に「改憲発議反対！辺野古新基地建設中止！敵基地攻撃能力保有反対！防衛予算拡大するな！いのちと暮らしと営業を守れ！1・19議員会館前行動」として衆議院第2議員会館前を中心に取り組まれ、労働者・市民600名が参加した。

主催者を代表して小田川義和共同代表（憲法共同センター）は、「コロナ感染拡大から国民の命と生活を守ることこそ求められるのに、岸田首相は敵基地攻撃能力の検討など安倍・菅政権以上に憲法を破壊しようとしている。これまでも市民の力で改憲を止めてきた。『憲法改悪を許さない全国署名』を軸に改憲反対の世論をつくりあげよう」と訴えた。

政党からは、立憲民主党、日本共産党、社会民主党、参院会派「沖縄の風」、れいわ新選組の議員が挨拶し、「岸田政権のコロナ対策はワクチンも病床確保も後手後手で、米軍基地が大穴なのに日米地位協定にも触れない。沖縄県名護市長選に勝利し、憲法をいかす政治へ市民と野党の共闘で改憲を止めよう」と呼びかけた。

その後、市民団体からの連帯挨拶が行われ、安保法制の廃止と立憲主義の回復を求める市民連合の長尾詩子さんは、「敵基地攻撃能力は攻撃される前に攻撃するもので憲法9条のもとではできない。敵基地攻撃能力保有のために憲法9条を変えようとしている」と改憲の狙いを指摘した。

最後に当面の行動提起を全体で確認し解散した。

集会は、新型コロナウイルス感染症のオミクロン株が猛威を奮い、第6波の感染拡大という状況を受け、フィジカルディスタンスを確保しながら短時間で開催された。

家族の幸せを災害から守る
火災共済 ＋ オプション保障（借家人賠償保障＋修理費用）
借家で火事を起こしたら、
大家さんへの賠償責任が生じます。
賃貸住宅で、あなたの部屋から火事が発生。
あなたは、大家さんへの賠償責任を果たさなければいけません。
「借家人賠償保障＋修理費用」に加入していれば、
損害に対して保険金をお支払いします。
また、部屋を傷つけた場合にも修理費用を保障します。
B1424401E2144-20150209
みんなで暮らしをガード
交運共済（JR職域生協）
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合

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