



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)

月間白話 11・12 全国首長9条の会が東京都内で総会、岸本杉並区長や松下武蔵野市長ら並区長や松下武蔵野市長ら73人参加、「憲法活かしていききたい」▽米中間選挙、民主党が上院多数派維持

11・15 G20首脳会議がインドネシアで2日間開催、米中首脳が初の対面会談 11・20 COP27閉幕、温室効果ガス削減強化には踏み込まず▽「政治とカネ」問題で寺田総務相更迭、一カ月で3閣僚が辞任(下ミ)

12・5 岸田首相が「防衛費を5年で総額43兆円」指示、国民負担による増税へ 12・10 旧統一教会被害者救済法が賛成多数で可決・成立、実効性の確保が課題 12・16 安保関連3文書を閣議決定、敵基地攻撃能力を明記、安保政策の大転換

12・18 サッカーW杯はアルゼンチンが三度目の優勝 12・22 政府が原簿60年超運転・立替推進の基本方針決定、原簿回帰の大転換 12・27 秋葉復興相を更迭、岸田内閣4人目の辞任 1・8 中国が「ゼロコロナ政策」を正式に終了

第193回 拡大中央委員会

23春闘 全組合員が全国統一闘争に結集しよう

2月27日に国労中央総行動

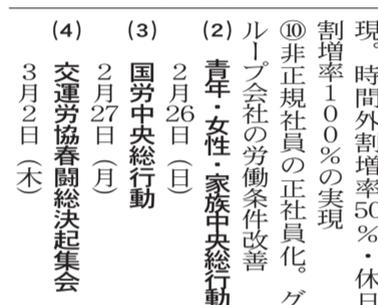
国労は、1月28日に第193回拡大中央委員会を開催し、第8波の新型コロナウイルスの感染再拡大が続くなか、日夜職場で奮闘する組合員・家族のいのちと健康を守りながら、2023年春闘勝利、JR各社における労働条件の改善、安全・安定輸送の確立とサービスの向上、JR北海道・四国・貨物の持続可能な支援策の確立やJR九州の安定経営に向けた助成策の継続、並行在来線の維持・活性化と地域公共交通の確保をはじめとした総合交通政策の実現など、当面する闘争方針を満場一致で決定した。

とりわけ4年目となるコロナ禍で、40年ぶりという記録的な物価上昇と10カ月連続の実質賃金の低下で苦しむすべての働く仲間が、安心して生き、暮らし続けるための大幅賃上げ獲得と働き方の改善を闘いの中心に据え、いままさに岸田政権が強引に進めようとしている軍拡増税・原発推進路線に反対して平和憲法と人権・民主主義擁護、脱原発など山積する諸課題に取り組みながら、文字通り、全機関が一丸となって国労の最大かつ喫緊の課題である組織の強化・拡大に主力をあげる決意を固めた。

本部は、第193回拡大中央委員会にて決定された方針にもとづき、1月30日、闘争指示第34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34号(抜粋) 1. 各級機関は、中央委員会にて決定した方針を全組合員に徹底すること。 2. 2023年春闘要求を2月13日にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は、3月15日を基本とし、第一次回答ゾーン(3月13日〜17日)および第二次回答ゾーン(3月20日〜24日)とする。

1. 各級機関は、中央委員会にて決定した方針を全組合員に徹底すること。 2. 2023年春闘要求を2月13日にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は、3月15日を基本とし、第一次回答ゾーン(3月13日〜17日)および第二次回答ゾーン(3月20日〜24日)とする。 さらにグループ会社において3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に。具体的戦術等については、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。



松川聡委員長が挨拶する様子

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) ①JR各社及びグループ会社における定期昇給の完全実施 ②2023年4月1日時点における基本給(平均)の4・80%相当額、13000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 ④50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 ⑤JR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 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サービスマン残業根絶。年間総労働時間1,800時間以内。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

(1) 要求提出日 2月13日(月) 定期昇給の完全実施を求め、基本給(平均)に4・80%相当額、13000円を基本とするベースアップを求める (2) 2月27日(日) 国労中央総行動 (3) 青年・女性・家族中央総行動 (4) 交運協春闘総決起集会 3月2日(木)

3. 組織強化・拡大の取り組み (1) 全機関があらためて、第91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な意思統一を行うこと。 (2) 各級機関は、組織拡大に

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 (1) 国労が加盟する交運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

5. 労働条件改善と安全・安心 取組みを強める。 (5) アスベスト健康被害に対する取組みをさらに継続・強化

6. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

7. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

8. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

9. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

10. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

11. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

12. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

13. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

14. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

15. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

16. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

17. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

18. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

19. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

20. 新型コロナウイルス感染症拡大防止と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み コロナ禍において公共交通を守るための社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンシャルワーカーとして働く社員の健康管理と感染防止策を徹底することは必要不可欠だが、万が一にも感染・濃厚

春闘は一九五五年、民間単産による「春季賃上げ共同会議」が結成され、これが事実上の始まりとされている。23春闘を前に岸田首相は「物価上昇率を超える賃上げ」を経済界に要請した。経団連はこれを後押しする。このように「経営労働政策特別委員会報告」で「物価高騰を特に重視しながら、賃金引上げに向けた積極的な対応を会員企業に要請する」としている。▼私が二十代の頃、春闘前に「生活実態を見つめ直す」目的で一月間の「赤手帳付け行動」を行った。この「手帳付け」の集約を持ち寄り議論すると、通勤用の自転車の修理代が自己負担であったり、服を買う時に値札を見て選ぶなど、赤字はなくても自己負担や買いたい物を我慢している事に気付かされた。その不条理を根拠に春闘を闘う決意としていた。▼今、「異次元の物価高騰」と言われる中、「人間らしく生き働き続けるために必要な賃金」について改めて考える必要がある。労働力の再生産には「衣食住」に加えて、やがて結婚して子供も生まれたり、時には病気が親・兄弟の介護も出てくるかもしれない。退職後も十分に生活ができる蓄えも必要である。その全てを含めた費用が要求額の根拠となる。▼要求の根拠が明確でなければ春闘は聞えない。改めて自分たちの生活実態から要求額の根拠を明らかにする事が春闘を闘う力の原動力だと思ふ。賃上げは国労だけの力では勝取れない。職場の仲間と声を上げ、23春闘での大幅賃上げに結び付けよう！(鈴)

国土交通省要請行動

その2

国土交通省が昨年11月10日に取り組んだ国土交通省要請行動では、国土交通省として6項目の要請の他に、今回は各エリア本部からの要請項目についても事前に文書を出し、文書回答を受ける形で改めて各代表から口頭による要請を行い、要請内容に厚みを加えてきた。

エリア本部からの国土交通省要請内容と回答について

国労北海道本部から国土交通省への要請(JR北海道関係)

(1) 新型コロナウイルス感染症により厳しい経営環境が続き、終息が見えない中で、鉄道事業存続に向けた新たな支援策の創設を検討いただくこと。
(2) JR北海道・四国会社に對する恒久的な支援策の拡充を検討いただくこと。

【国土交通省回答】

JR北海道においては、沿線の人口減少や高速道路整備の進展による輸送人員の減少等により、大変厳しい経営環境にあることから、未だ経営自立の途上にあります。

こうした背景を踏まえ、昨年3月に可決・成立した改正債務等処理法等に基づき、JR北海道が目指す2031年度の経営自立に向けて、令和5年度までに1302億円の支援を順次実施しているところです。

他方、長期化するコロナ禍の影響や本年2月の北海道における大雪等により、足下では大変厳しい経営状況にあることも承知しております。

国土交通省といたしましては、今般の支援を最大限に有効活用しながら、北海道庁や沿線市町村とも協力し、JR北海道の経営自立化に向けた取組を

着実に推進してまいります。

(3) 7月25日の『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』における提言について、国(国土交通省)の進め方と関与について明確にし、協議会において鉄道存続させることで合意した場合に国が財政面で支援をしていただくこと。

【国土交通省回答】

協議の場合は「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置いて開催されるべきではなく、客観的なファクトとデータに基づき、あくまで利用者や地域戦略の観点から議論することが重要です。

そのため、事業者や自治体に必要な資料の提出を要請するほか、詳しい人の流れの分析や、鉄道維持・輸送モード転換それぞれの場合の社会経済効果に関する分析、公共交通再構築に向けた地域としての計画の策定等について、費用面での支援を検討してまいります。また、合意形成に資するべく、増便やダイヤ変更、他の輸送モードの活用など、様々な実証事業のための費用の支援についても検討中です。

更に、関係者の合意に基づき、実際の公共交通再構築の

実現に向けた取り組みについても支援が必要ではないかと考えています。

このように、国として様々な支援を総動員し、また、監督官庁として鉄道事業者を適切に指導することを通じ、丁寧に合意形成と合意内容の実現をサポートし、地域の未来と利用者利便に資する公共交通再構築の好事例を積み重ねていきたいと考えております。

国労東日本本部から国土交通省への要請(JR東日本関係)

(1) 東北地方は8月3日以降の大雨により線路設備に大きな被害を受け、現時点で復旧の見込みが立っていない線区も数多くあります(①奥羽本線・鷹ノ巣駅〜大館駅②津軽線・蟹田駅〜三厩駅③五能線・岩館駅〜鯉ヶ沢駅④花輪線・鹿角花輪駅〜大館駅⑤米坂線・今泉駅〜坂町駅⑥磐越西線・山都駅〜喜多方駅)。

被災線区は、奥羽本線を除けば地方ローカル線ですが、地域住民の「生活の足」です。特に奥羽本線は北海道〜東北〜関西間の鉄道貨物輸送の重要な線区となっておりますが、今次災害について「鉄道軌道整備法」により補助要件である「大規模の災害」と認定し、補助割合の引き上げを速やかに決定していただくこと。

【国土交通省回答】

鉄道軌道整備法による支援制度については、経営の厳しい鉄道事業者に対し、国と自治体がそれぞれ復旧費用の1/4を支援することが可能となっており、さらに、平成30年6月の改正により、JR東日本のような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事が可能となったところです。

また、補助率の嵩上げについては、地方自治体等が鉄道事業者に代わって、鉄道施設を保有する上下分離方式を導入するなど、特に必要と認められる場合には、補助率を1/4から1/3に引き上げることが可能です。

国土交通省としては、支援制度の活用も含めて、早期復旧に必要な支援を行ってまいります。

(2) 2022年3月ダイヤ改正において北上線の平石駅及び矢美津駅が廃止され、山田線においては平津戸駅が全列車通過となり、2022年度中の廃止を予定しています。

本年7月25日に公表された『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』の提言では、地方ローカル線の問題について『特定線区再構築協議会』を設けて事業者や自治体と対応を検討するとされていますが、事業者側が「廃止ありき」とならないよう、監督官庁としてJR東日本への指導をしていただくこと。

よる地域モビリティの刷新に関する検討会』の提言では、地方ローカル線の問題について『特定線区再構築協議会』を設けて事業者や自治体と対応を検討するとされていますが、事業者側が「廃止ありき」とならないよう、監督官庁としてJR東日本への指導をしていただくこと。

【国土交通省回答】

ローカル鉄道については、地域社会を支えるインフラとして、どうすれば真に地域の発展に貢献し、将来に亘って利便性が感じられる公共交通になるか、真剣に考えなければならぬ時期にきています。

国土交通省に設置した有識者検討会からは、国の役割として、公共交通再構築の必要性が高く、広域的調整が必要な線区については、国が中心となって新たな協議の場を設置すること、鉄道を維持する場合、他の輸送モードへ

転換する場合、のいずれの結果に至った場合においても、国として、従来とは異なる実効性ある支援を実施すること等の提言がなされました。

協議の場は「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置いて開催されるべきではなく、あくまで利用者目線で、地域ごとに丁寧に見て行く必要があると考えています。

国としても、より主体的に関与しながら、鉄道事業者、沿線自治体を含む関係者の合意形成に努めていきたいと考えております。

転換する場合、のいずれの結果に至った場合においても、国として、従来とは異なる実効性ある支援を実施すること等の提言がなされました。

【国土交通省回答】

ローカル鉄道については、地域社会を支えるインフラとして、どうすれば真に地域の発展に貢献し、将来に亘って利便性が感じられる公共交通になるか、真剣に考えなければならぬ時期にきています。

国土交通省に設置した有識者検討会からは、国の役割として、公共交通再構築の必要性が高く、広域的調整が必要な線区については、国が中心となって新たな協議の場を設置すること、鉄道を維持する場合、他の輸送モードへ

転換する場合、のいずれの結果に至った場合においても、国として、従来とは異なる実効性ある支援を実施すること等の提言がなされました。

協議の場は「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置いて開催されるべきではなく、あくまで利用者目線で、地域ごとに丁寧に見て行く必要があると考えています。

国としても、より主体的に関与しながら、鉄道事業者、沿線自治体を含む関係者の合意形成に努めていきたいと考えております。

性を発揮していただくこと。

【国土交通省回答】

鉄道、バスなどを含め、地域の現在及び将来にとって、どのような公共交通サービスが適当なのか、まずは沿線自治体において議論し、判断いただく、というのが地域公共交通活性化再生法で定められた基本原則です。

他方、先般の提言において、ローカル鉄道を取り巻く危機的状況を、民間事業者である鉄道事業者任せにすることなく、沿線自治体に加えて国も積極的・主体的に協議に加わりながら、持続可能性と利便性の高い地域公共交通の再構築に取り組むことが急務、とされたところであり、国土交通省としても大変重く受け止めております。

まずは、提言の中で示された、公共交通再構築の必要性が高く、広域的調整が必要な線区については、国が中心となつて新たな協議の場を設置すること、鉄道を維持する場合、他の輸送モードへ

転換する場合、のいずれの結果に至った場合においても、国として、従来とは異なる実効性ある支援を実施すること等の提言がなされました。

協議の場は「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置いて開催されるべきではなく、あくまで利用者目線で、地域ごとに丁寧に見て行く必要があると考えています。

て新たな協議の場を設置すること、鉄道を維持する場合、他の輸送モードへ転換する場合、のいずれの結果に至った場合においても、国として、従来とは異なる実効性ある支援を実施することといった国の役割をしつかりと果たしていくため、必要な制度改正や財政措置等の実現に向けて、関係省庁と協議を進め、一つでも多く、前向きな取り組みが進むよう、実効性ある枠組みを作つてまいります。

【国土交通省回答】

(4) 近年、鹿・カモシカ・熊との衝突による列車の遅延や運休が多く発生しています。事業者であるJR東日本においても種々の対策を試みていますが、なかなか結果に結びついていません。こうした動物支障による列車遅延や運休などは全国的にも増加の傾向にあり、効果的な対策が求められています。また、衝突した動物の処理方について沿線自治体

など、警察との連携強化にも取り組んでいるものと承知しております。

国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者や警察などの関係機関との連携のもと、鉄道テロ対策の取組を進めてまいります。

(3) 『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・国土交通省の意見交換会』の中間とりまとめにもありますが、JR東海では、今年6月1日から飯田線の一部の駅において、無人駅での乗務員による乗降のお手伝いを駅に設置する携帯スロープを用いて試行しています。地方部の駅は段階解消を含め課題は山積しており、駅設備等の改良についても指導や

【国土交通省回答】

違いがあり、沿線自治体ごとの処理確認など、現場社員はその都度対応に苦慮しています。動物支障について各自自治体で共通したルールづくりができるよう国土交通省として働きかけをしていただくこと。

【国土交通省回答】

列車とシカ等との接触による鉄道の被害については、鉄道の安定輸送という面からも取組みが必要と認識しており、各鉄道事業者では、シカ等との衝突による列車の遅延を防ぐため、侵入を防止する柵の設置及び忌避剤の散布、要注意箇所における列車の減速運転や徐行などの様々な対策を講じていると聞いています。

国土交通省としても、各鉄道事業者と鳥獣類による被害の発生状況や対策等について会議等で意見交換や情報共有を行っており、今後も鉄道事業者とともに対策の推進に努めてまいります。

支障をいただくこと。

【国土交通省回答】

鉄道駅のバリアフリー化は、全ての方が鉄道を安全・安心かつ円滑に利用できるようなこと、その推進は大変重要であると考えております。



要請する立花浩二委員長(四国工

二〇二三年春闘勝利！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、JRの安全・安心輸送の確立をめざす特別決議

本日 私たちは第一九三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、二〇二三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押し進めるあらゆる悪政に反対し、山積する諸課題を闘い抜く運動方針を確立した。

新型コロナウイルスの感染拡大から三年が経過する中、その影響は、長引く経済活動の停滞、企業倒産、業績悪化を理由とした解雇や雇い止め、労働条件の切り引き下げなど「弱者へのしわ寄せ」として顕著に現われてきている。

国内では、年末から感染者数は急激に拡大して第八波に突入したが、亡くなった患者が過去最多を更新するなど再び医療体制への影響が懸念される事態となっている。

こうした中、「新しい資本主義」の実現を掲げる岸田首相は、「物価上昇率を超える賃上げの実現」を経済三団体に要請をした。これを受け、一月十七日に発表された経労委報告は、「物価高騰の影響を考慮した賃金の引き上げを呼び掛ける」として岸田首相に呼応するかのようなスタンスを取る一方で、定期昇給分を含む五%の連合の賃上げ要求に対しては、「過去一〇年の実績との乖離が大きい」と批判するなど、経営側の頑なな姿勢は何ら変わらぬままとなっている。

財務省が昨年九月に発表した二〇二二年度の法人企業統計では利益剰余金はすでに五・一六兆円にのぼり、十年連続で過去最高額を更新し続けているが、働く者を取り巻く現状は、貧困と格差がますます拡大し、コロナ禍における消費支出は伸び悩んで、実質賃金は依然として低迷し、ワーキングプアも高い比率で推移している。

「ウイズコロナ」の日本経済を再生するためには、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て、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させなければならぬ。

政府は今春にも感染症法上の分類を「五類」に引き下げの方針だが、公的負担を継続させ、健康で安心して働き続けるための環境を整える必要がある。また、昨年末には安全保障関連三文書の改定により、反撃能力(敵基地攻撃能力)保有が明記されるなど日本の防衛力強化と国家安全保障戦略により、財源は先送りしたまま五年間で総額四三兆円にのぼる防衛費増額を閣議決定し、大増税で乗り切る姿勢を鮮明にしている。こうした動きは、この間のロシアによるウクライナ侵攻や大量破壊兵器の使用リスクの高まりを利用しながら、「戦争ができる国」へと踏み出す軍事大国化に他ならぬ、近隣のアジア諸国から大きな懸念を生み出すばかりでなく、憲法改悪に向けた大

きな一歩となるものである。私たちは、いまこそ岸田政権の暴走に歯止めをかけ、改憲発議を阻止し、安倍・菅前政権から引き継がれた岸田政権の退陣を求めるとともに、社会的格差の是正と労働者保護ルールの改悪に反対して非正規労働者の雇用・労働条件を改善するため、四月に施行される統一地方自治体選挙をはじめとした各種選挙闘争に勝利しなければならぬ。

他方、JRでは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」からすでに十八年が経過している。しかしながら、事故の教訓は活かされなければ、かかた新型コロナウイルスを理由に、JR各社は中長期計画の前倒しにより徹底したコスト削減・経費削減施策を強め、営利優先の効率化・合理化施策を押し進めている。安全・安定輸送の基盤ともいえる技術継承や労働条件、教育は不十分なまま、相次ぐ重大事故が発生するなど安全・安定輸送の根幹が脅かされている。

こうした状況を踏まえ、安全・安定輸送の確立に向け、引き続き「仕事総点検」「安全総点検」を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

運動を全職場から強めながら、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への持続可能な支援策の拡充や自然災害が多発するJR九州会社への経営支援策の継続など総合交通体系の確立を求めさらに取り組みを強化していく。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

「過去一〇年の実績との乖離が大きい」と批判するなど、経営側の頑なな姿勢は何ら変わらぬままとなっている。

財務省が昨年九月に発表した二〇二二年度の法人企業統計では利益剰余金はすでに五・一六兆円にのぼり、十年連続で過去最高額を更新し続けているが、働く者を取り巻く現状は、貧困と格差がますます拡大し、コロナ禍における消費支出は伸び悩んで、実質賃金は依然として低迷し、ワーキングプアも高い比率で推移している。

「ウイズコロナ」の日本経済を再生するためには、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て、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させなければならぬ。

政府は今春にも感染症法上の分類を「五類」に引き下げの方針だが、公的負担を継続させ、健康で安心して働き続けるための環境を整える必要がある。また、昨年末には安全保障関連三文書の改定により、反撃能力(敵基地攻撃能力)保有が明記されるなど日本の防衛力強化と国家安全保障戦略により、財源は先送りしたまま五年間で総額四三兆円にのぼる防衛費増額を閣議決定し、大増税で乗り切る姿勢を鮮明にしている。こうした動きは、この間のロシアによるウクライナ侵攻や大量破壊兵器の使用リスクの高まりを利用しながら、「戦争ができる国」へと踏み出す軍事大国化に他ならぬ、近隣のアジア諸国から大きな懸念を生み出すばかりでなく、憲法改悪に向けた大

きな一歩となるものである。私たちは、いまこそ岸田政権の暴走に歯止めをかけ、改憲発議を阻止し、安倍・菅前政権から引き継がれた岸田政権の退陣を求めるとともに、社会的格差の是正と労働者保護ルールの改悪に反対して非正規労働者の雇用・労働条件を改善するため、四月に施行される統一地方自治体選挙をはじめとした各種選挙闘争に勝利しなければならぬ。

他方、JRでは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」からすでに十八年が経過している。しかしながら、事故の教訓は活かされなければ、かかた新型コロナウイルスを理由に、JR各社は中長期計画の前倒しにより徹底したコスト削減・経費削減施策を強め、営利優先の効率化・合理化施策を押し進めている。安全・安定輸送の基盤ともいえる技術継承や労働条件、教育は不十分なまま、相次ぐ重大事故が発生するなど安全・安定輸送の根幹が脅かされている。

こうした状況を踏まえ、安全・安定輸送の確立に向け、引き続き「仕事総点検」「安全総点検」を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会



特別決議を提案する山中和也青年部長

「過去一〇年の実績との乖離が大きい」と批判するなど、経営側の頑なな姿勢は何ら変わらぬままとなっている。

財務省が昨年九月に発表した二〇二二年度の法人企業統計では利益剰余金はすでに五・一六兆円にのぼり、十年連続で過去最高額を更新し続けているが、働く者を取り巻く現状は、貧困と格差がますます拡大し、コロナ禍における消費支出は伸び悩んで、実質賃金は依然として低迷し、ワーキングプアも高い比率で推移している。

「ウイズコロナ」の日本経済を再生するためには、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て、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させなければならぬ。

政府は今春にも感染症法上の分類を「五類」に引き下げの方針だが、公的負担を継続させ、健康で安心して働き続けるための環境を整える必要がある。また、昨年末には安全保障関連三文書の改定により、反撃能力(敵基地攻撃能力)保有が明記されるなど日本の防衛力強化と国家安全保障戦略により、財源は先送りしたまま五年間で総額四三兆円にのぼる防衛費増額を閣議決定し、大増税で乗り切る姿勢を鮮明にしている。こうした動きは、この間のロシアによるウクライナ侵攻や大量破壊兵器の使用リスクの高まりを利用しながら、「戦争ができる国」へと踏み出す軍事大国化に他ならぬ、近隣のアジア諸国から大きな懸念を生み出すばかりでなく、憲法改悪に向けた大

きな一歩となるものである。私たちは、いまこそ岸田政権の暴走に歯止めをかけ、改憲発議を阻止し、安倍・菅前政権から引き継がれた岸田政権の退陣を求めるとともに、社会的格差の是正と労働者保護ルールの改悪に反対して非正規労働者の雇用・労働条件を改善するため、四月に施行される統一地方自治体選挙をはじめとした各種選挙闘争に勝利しなければならぬ。

他方、JRでは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」からすでに十八年が経過している。しかしながら、事故の教訓は活かされなければ、かかた新型コロナウイルスを理由に、JR各社は中長期計画の前倒しにより徹底したコスト削減・経費削減施策を強め、営利優先の効率化・合理化施策を押し進めている。安全・安定輸送の基盤ともいえる技術継承や労働条件、教育は不十分なまま、相次ぐ重大事故が発生するなど安全・安定輸送の根幹が脅かされている。

こうした状況を踏まえ、安全・安定輸送の確立に向け、引き続き「仕事総点検」「安全総点検」を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

運動を全職場から強めながら、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への持続可能な支援策の拡充や自然災害が多発するJR九州会社への経営支援策の継続など総合交通体系の確立を求めさらに取り組みを強化していく。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

運動を全職場から強めながら、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への持続可能な支援策の拡充や自然災害が多発するJR九州会社への経営支援策の継続など総合交通体系の確立を求めさらに取り組みを強化していく。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

運動を全職場から強めながら、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への持続可能な支援策の拡充や自然災害が多発するJR九州会社への経営支援策の継続など総合交通体系の確立を求めさらに取り組みを強化していく。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

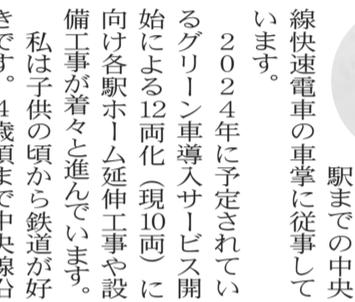
本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。私たちは「五年ビジョン」の提起から次世代の育成・強化など仲間の発言に学び、組織強化・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・地域から全力で取り組み、国労運動のさらなる前進に向け、組織一丸となって総力をあげ闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。



私はJR東日本の東京駅山梨県大月駅までの中央線快速電車の車掌に従事しています。

私はJR東日本の東京駅山梨県大月駅までの中央線快速電車の車掌に従事しています。2024年に予定されているグリーン車導入サービス開始による12両化(現10両)に向け各駅ホーム延伸工事や設備工事が着々と進んでいます。私は子供の頃から鉄道が好きです。4歳頃まで中央線沿線に住んでおり、父や母に踏み切りで連れてってもらい、ずっと通り過ぎる電車を見ていたことがきっかけでした。中学生の頃より鉄道会社に働きたいという気持ちが強くなり、高校は鉄道の学校、昭和鉄道高等学校(池袋)へ入学しました。国語・数学といっ

た授業だけでなく、鉄道数学、運転法規を学びレポートの提出もありました。JR東日本で働きたいと思っていたので、夢を叶えられたことが一番嬉しかったです。現在、休みの日は鴨川シーワールドへシャチの写真や空港で飛行機、風景撮影など出かける日々を送っています。(笑)

労働組合についてですが、私は駅配属後、すぐに東日本労働組合に説明もないうま加入させられました。周りの同期が加入していたこともあり、やむを得ず加入した感じでした。国労の先輩が山梨県へキャンプに連れて行ってくれたのがきっかけですが、自分の想いを聞いてくれ、国労の良い

運動を全職場から強めながら、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への持続可能な支援策の拡充や自然災害が多発するJR九州会社への経営支援策の継続など総合交通体系の確立を求めさらに取り組みを強化していく。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

本委員会は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を未だ受けつつも、各エリア・地方から国労の最重要課題である組織強化・拡大に奮闘し合う姿が改めて確認されるものとなった。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・拡大を文字通り全ての闘いの集約点としながら、当面する二〇二三年春闘を職場・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闘い抜くものである。

右、決議する
二〇二三年一月二十八日
国鉄労働組合
第一九三回拡大中央委員会

加えて新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化、地方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、国鉄改革の構造矛盾や諸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自治体に対する財政支援や政策課題を提起することも急務である。

がん保険にできることを、もっと。

NEW

「生きる」を創るがん保険 WINGS

1 幅広い保障で経済的負担をサポート

2 付帯サービスがアフラックのよりそうが相談サポート(※1)>

アフラックのよりそうが相談サポートがさまざまな悩みの解決をサポート

「がんがもしれない」と思ったときから専門知識を持つ相談員が親身にお応えします。

※1 アフラックのよりそうが相談サポートはHatch Healthcare株式会社またはHatch Healthcare株式会社の提携先が提供するサービスであり、アフラックの保険契約による保障内容ではありません。サービスの詳細は、アフラック公式サイトホームページ(https://www.afac.co.jp/keiyaku/gansoudansupport.html)をご確認ください。

アベニール株式会社

〒105-0004 東京都港区新橋5-15-5 交通ビル3階

TEL.03-3437-6810 FAX.03-3437-6822

アフラック

東京第二法人営業部

東京都千代田区丸の内1-6-1 丸の内センタービル19階

TEL.03-6385-9829 FAX.03-3218-3885

生きるためのがん保険Days1 WINGS

精査検査 要精査検査(※2) 検診ごとに1年に1回 2万円 (※4) 10年満期

診断	診断給付金 一時金としてがん 50万円 上皮内新生物 5万円	終身(※5)
特定診断給付金(※3)	一時金としてがん 50万円	
複数回診断給付金	1回につきがん 50万円 上皮内新生物 5万円	
入院	入院給付金 1日につき 10,000円	終身(※5)
通院 <td>通院給付金 1日につき 10,000円</td>	通院給付金 1日につき 10,000円	
治療 <td>治療給付金 10万円 手術・放射線治療のみの場合 5万円</td>	治療給付金 10万円 手術・放射線治療のみの場合 5万円	
治療	特定保険外診療給付金(※3)(※6) 受けた月ごと 50万円	10年満期
がん/がん前兆/がん前兆 給付金(※3)	受けた月ごと 10万円	
がん/がん前兆/がん前兆 給付金(※3)	受けた月ごと 10万円	
先遣受診・患者申出専用	がん先遣受診・患者申出専用給付金(※3) 自己負担額と同額(通算2,000万円まで)	10年満期
がん先遣受診・患者申出専用給付金(※3)	一時金として1年に1回 15万円	
がん先遣受診・患者申出専用給付金(※3)	一時金として1年に1回 15万円	
外見ケア	外見ケア特約(※3) ①顔・顔面手術後足元の切断 ②顔面手術後足元の切断 ③顔面手術後足元の切断 ④顔面手術後足元の切断	10年満期
外見ケア特約(※3)	①顔・顔面手術後足元の切断 ②顔面手術後足元の切断 ③顔面手術後足元の切断 ④顔面手術後足元の切断	
外見ケア特約(※3)	①顔・顔面手術後足元の切断 ②顔面手術後足元の切断 ③顔面手術後足元の切断 ④顔面手術後足元の切断	

※2 所定のがんの検診を受診し、医師の要請検査の判定により精査検査を受けたときにお支払いします。

※3 上記の新生物は、検診の対象外です。

※4 所定の年齢まで10年ごとに更新があります。

※5 ①がん診断時精査検査結果において、公認医療機関の対がん治療・がん前兆治療・がん前兆治療を受けたときにお支払いします。

※6 保険の開始から3ヶ月の待機期間(保険されない期間)があります。即ち取扱いの待機期間については「がん検診特約」をご確認ください。

※7 先遣受診および患者申出専用は、厚生労働省が定める「がん検診特約」に準拠して実施される「がん検診特約」に基づき実施されています。更新後の保険料は更新時の年齢・性別・がん検診特約の有無・がん検診特約の有無・がん検診特約の有無・がん検診特約の有無によって異なります。●ご希望により、記載以外の給付金額の設定などができます。●通院(給付)後は原則料率に変更となります。●商品の詳細は付いた「契約概要」などをご確認ください。

2022年8月22日現在