



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)

10・7 イスラム組織ハマスガパレスチナ自治区ガザからイスラエルに奇襲攻撃 10・10 企業倒産が4年ぶりに4千件超、物価高や人手不足が要因 10・13 文化庁が旧統一教会の解散命令請求を東京地裁に申し立て▽福井県知事が高浜一号機など40年超の原発運転継続を容認 10・18 バイデン米大統領がイスラエルを訪問し、支持を表明▽プーチン露大統領は「二帯一路」会議で中国訪問、習近平中国国家主席と首脳会談、結束を誇示 10・19 連合が来春閣議上り要求を「5%以上」方針 10・22 臨時国会が召集 10・22 与野党対決となった衆参2補選で自民が一勝一敗、政権へ厳しい審判 10・23 岸田首相が所信表明演説、「防衛増税」するに所得減税の矛盾に批判 10・25 性別変更「手術要件」は違憲、最高裁初判断 10・30 全米自動車労組が自動車大手3社と4年半で25%賃上げの暫定合意に達し、一斉スト終結へ

国土交通省要請行動

喫緊の政策・制度課題について 国交省に要請し意見交換を行う

国労本部は11月14日に参議院議員会館の会議室において、各工種本部及び全国貨物協議会代表と共に、国土交通省に対し6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。

国土交通省への要請行動 参議院議員の紹介で取り組まは、立憲民主党・参議院国土交通委員会筆頭理事の森屋隆一が代表して松川聡委員長が挨拶した。その後、国土交通省を代表して村田鉄道局長からの挨拶を受け要請行動へと移った。



挨拶する松川委員長



挨拶する村田鉄道局長

国土交通省からは村田鉄道局長を筆頭に、鉄道局から鉄道事業課、施設課、技術企画課、サービス政策室、企画室、機構参事官室、安全監理官室、危機管理室、都市鉄道政策課より25名、物流・自動車局貨物流通事業課より1名の計26名が参加した。



挨拶する藤本共同代表

つなごう憲法をいかにす未来へ！11・3憲法大行動 改憲発動を許さない大衆行動を強化しよう

日本国憲法が公布されて77年の11月3日、戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会と9条改憲NO！全国市民アクション共催による「つなごう憲法をいかにす未来へ！11・3憲法大行動」が国会正門前で開催され、労働者・市民4千人が参加した。

主催者を代表して、総がかり行動実行委員会の藤本泰成共同代表は、「ウクライナ侵略、パレスチナでの紛争を止めるために世界が考えなくてはならないのは平和主義の具現化だ。平和憲法を守るために、これからは皆さんと考える行動していきたい」と挨拶した。

斉藤小百合教授、日本体育大学の清水雅彦教授のスピーチが行われ、リレートークで沖縄辺野古新基地建設問題、東京電力福島第一原発事故処理水海洋放出問題、マイナナンバー問題が語られた。

最後に行動提起を受け、参加者全員でコールを行い、集会を終えた。

調整を加速させることが想定されることから、私達の改憲発議を許さない闘いが問われている。

前に文書を提出し文書回答を頂いていたので、その回答を受ける形で伊藤正則委員長(北海道本部)、武田幸喜書記長(東日本本部)、植田誠委員長(東海本部)、植田重信委員長(西日本本部)、立花浩二委員長(四国本部)、千々



挨拶する森屋参議院議員

岩隆委員長(九州本部)、因泥一議長(全国貨物協議会)の順に、10月から施行された改正地域公共交通活性化再生

法に基づき設置される『再構築協議会』での地域住民や労働者、自治体との丁寧な合意形成など衆参両院での附帯決議の順守や懸案の諸課題について、鉄道輸送業務に携わる労働組合の立場から、JRを所管する国土交通省への要請を行った。

要請後に、JR北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な支援策の確立およびJR九州会社の安定経営確立に向けた助成策継続、地方交通線

トルコ・シリア地震連帯基金カンパに対する国際運輸労連の御礼状届く

国鉄労働組合 委員長 松川聡様 2023年9月20日 トルコ地震連帯基金について(御礼)

国際運輸労連(ITF)および欧州運輸労連(ETF)を代表して、また私たち個人より、トルコ連帯基金に多大なるご寄付を賜りましたことに心より御礼申し上げます。



先日「国労の現状と闘い」というテーマを考える機会を頂いた。現在、本部役員の仕事を担当させて頂いており、一人の組合員として、同時に役員目線を含め、現場で何をすべきかを日々考えてきた。今回改めて考える機会を頂いたことで、自分の周りの環境が大きく変化していることを、再認識し実感することとなった。なんといいっても大きな環境の変化は、自身がエルダー社員となり、再雇用の現場で労働力を提供しているということ。丸2年が過ぎる時が目の前に来ている中、国鉄採用組といわれる仲間たちは、間もなく全員が私と同じ再雇用の雇用形態になる。与えられたテーマを考えた時改めて「国労とは」という生い立ちを見つめなおすことに行きついた。組合員の範囲は「旅客鉄道会社、貨物鉄道会社、及びJRグループに雇用された労働者をもって組織し、組合員名簿に登録された者をいう」と現在は規定されており、発足当初と大きく違う環境を実感する。国鉄労働組合の中心は、その生い立ちから考えても現在のJR各社で働く仲間であることはゆるぎない事実だろう。だとすると、現状と闘い課題は組織拡大であり、JR各社本体の中にどれだけの仲間をつくれるのか、どれだけの闘いを継承できるのか、今、その場にいる人間が真剣に考えなければならぬ。この事実から目を背けることはできないし、それは国労組織の敗北を意味することにつながる。だからこそ、みんなで奮闘しよう(宮)

11・14国土交通省要請行動

国労本部は11月14日に参議院議員会館の会議室にて、「エリア委員長・書記長会議ならびに第2回組織拡大対策会議」を開催し、①組織強化・拡大の取り組みについて、②秋季年末闘争の取り組みについて、③2024年春闘に向けて、④第194回拡大中央委員会について、⑤国土交通省要請について、⑥こくみん共済COOPへの契約移転について、⑦新型コロナウイルス

イルス対策についてなど、喫緊の課題についての意思統一を行った。
その後、中央執行部と各エリア本部及び全国貨物協議会代表20名で、国土交通省要請行動を取り組み、本部6項目の要請事項及び各エリア本部要請事項に対する意見交換を行った。

国労の6項目の要請に 対する国土交通省回答

【国労要請①】

新型コロナウイルス感染症法上の位置付けが『5類感染症』に移りましたが、公共交通の維持・確保に向けて需要回復期における人財への投資や設備投資を継続的に進めるようにするため、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をはじめとする公租公課の減免措置等による負担軽減策を講じていただくこと。

【国土交通省回答①】

令和6年度税制改正要請において、JR各社が適用対象となりうる税制特例の創設、拡充及び延長を要望しているところですが、引き続き、ご要望等を踏まえ、税制による負担軽減策をはじめとした必要な措置を実施できるような、適切に対応してまいります。

さらに、JR各社において、「将来への希望と誇りが持たない」と若年層の離職者が急増し、要員不足が慢性化している現状に鑑み、鉄道事業の将来を担う人財基盤を強化する取り組みとして技術継承や教育の充実をはじめ、産業雇用安定助成金等の規模・適用要件の拡充や手続きの簡素化など制度改善を図るとともに安全・安定輸送確立のため、日夜現場で働く社員の処遇や業務改善に努めるよう鉄道事業者に指導いただくこと。

鉄道事業者における現場の担い手・技能人材の育成については、技術継承等の課題があると認識しており、これに関する支援が重要であると考えております。鉄道構造物等の維持管理に関する分りやすい手引きの整備、これに基づく講習の実施等により鉄道事業者の人材育成への支援を行っております。(土木基準班) さらに、人手不足の状況下においても、安全・安定輸送を継続できるよう、デジタル技術を活用した現場業務の省力化・効率化に資する技術開発に対して支援してまいります。

【国労要請②】

JR北海道、JR四国及びJR貨物に対する経営支援策が2021年に公表されましたが、このうちJR北海道およびJR貨物の中期経営計画期間内における支援は2023年度末に節目を迎えます。引き続き、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

【国労要請③】

地域公共交通活性化再生法改正法にもとづき設置される『再構築協議会』では、鉄道の維持・存続・活性化を基本としながら、地方交通線の「廃線ありき」ではなく、地域住民の意向や地域に与える影響等を十分考慮しながら、国が主導して自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築をはかっていただくこと。

【国土交通省回答③】

今後さらなる人口減少も予測されている中で、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組み沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取組みが急務となっております。

【国労要請④】

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線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあり、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法改正を再検討いただくこと。

【国土交通省回答④】

こうした官民連携を促進していくため、改正地域交通法において、新たに国が再構築協議会を設置できる仕組みを整えました。再構築協議会での協議にあたっては、「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、あくまで中立的な立場から、ファクトとデータに基づく議論を促してまいります。

【国労要請⑤】

一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスター

【国土交通省回答⑤】

また予算面においても、再構築に取り組み自治体を支援するための社会資本整備総合交付金の活用など、従来にはない支援の仕組みを整えており、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを総動員し、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めてまいります。

を確保していただくこと。
あわせて、JR九州会社も自立経営が求められながら、例外なく人口減少や高齢化、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發揮することは困難な厳しい経営環境に置かれていることから、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。

【国土交通省回答⑥】

JR北海道及び貨物については、それぞれの経営自立に向けて長期経営ビジョンと中期経営計画を策定し、各種施策に取り組んでいるところです。
国土交通省としては、2022年3月に成立した改正債務等処理法等に基づき、中期経営計画の期間である令和5年度までに、JR北海道

【国労要請⑥】

地方の人口減少などの影響で鉄道事業者の経営が厳しくなっていることから、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の負担が困難となりつつあります。
このため、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です。

【国労要請⑦】

法律(令和5年法律第18号)の施行による鉄道事業法の一部改正により、新たに協議運賃制度を創設いたしました。本制度により、鉄道事業法第16条第4項の規定に基づき、地域の関係者(地方公共団体、鉄道事業者及び地方運輸局)間の協議が調ったときは、国土交通大臣(地方運輸局長に委任)への届出により運賃設定が可能になりました。

【国土交通省回答⑦】

また、地域の関係者間で協議をするときは、同条第5項の規定に基づき、あらかじめ公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならぬものとなっております。

国土交通省としては、本制度が適切に運用されるように対応してまいりたいと考えております。

鉄道路線の廃止については、鉄道事業が原則として民間ビジネスとして行われていることにかんがみ、鉄道事業法上、一年前までの届出制となっており、

路線の適切な維持のほか、路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を関係自治体等に対して十分に説明することが求められております。

JR各社では、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にもかかわらず、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の適用要件および対象を緩和するとともに、災害復旧事業費補助制度のさらなる補助率



村田鉄道局長に要請書を手渡す



国土交通省要請行動全景

の引き上げなどの助成の拡充を検討していただくこと。さらに、地震・風水害等の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。

また、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施設や設備が多く、こうした大規模改修は鉄道事業者にとって相当の経営負担を伴うことから、耐震補強や大規模修繕工事ははじめ車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対して税制面を含めた補助を拡充していただくこと。

【国交省回答④】

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

【国交省回答⑤】

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うこと。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

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つても、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。更なる制度の拡充に関するご要望については、現行制度の運用状況を踏まえ、検討が必要と考えておりますが、被災した鉄道の早期復旧に向けて、必要な支援を行ってまいります。

では、交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道内航海運、トラックといった多様な輸送機関が、状況に応じて、連携して支援物資輸送を行う体制の確立等が重要と考えております。

このため、国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震への対応を想定し、関東、中部、近畿、中国・四国・九州地域において、有識者や自治体、物流事業者団体等で構成される「多様な輸送手段の活用による支援物資輸送に関する協議会」を開催しました。本協議会において、関係者による調整事項等の整理や情報伝達訓練等を行うことで、連携体制を構築したところであり、引き続き各地域での連携体制の維持強化を図ることとしております。

【国交省回答⑥】

また、熊本地震における支援物資物流での教訓を踏まえ、ラストマイルを中心に課題や原因分析、対策の検討を行い、地方公共団体向けの「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンド

【国交省回答⑦】

捉え鉄道事業者に指導しているところであり、今後も同様に取り組んでまいりたいと考えております。

また、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いりたいと考えております。

「移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和2年12月）」において、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、令和7年度までに優先度が高い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。

さらに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化を図るため、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるホームドアなどのバリアフリー設備の整備について、補助率を最大3分の1から最大2分の1に拡充しました。

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。国土交通省におきましても、JR貨物による取組に対して、災害時における代行輸送力強化のための貨物駅改良に対する支援や必要な助言等を行うて参ります。鉄道事業者は、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おります。

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、トンネル・橋梁の長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良については支援しております。

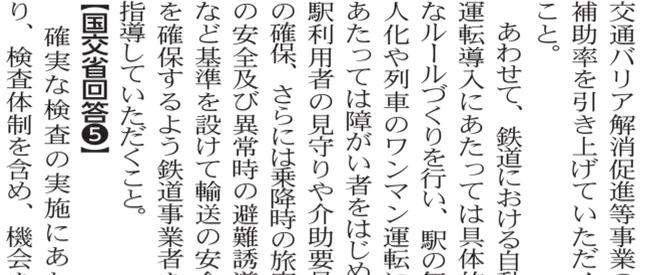
引き続き、予算の確保等に努め、鉄道施設の適切な維持管理が図られるよう取り組んで参りたいと考えております。

また、国土交通省においては、令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設し、ホームドア整備などの鉄道駅のバリアフリー化の整備に充てられることとしました。

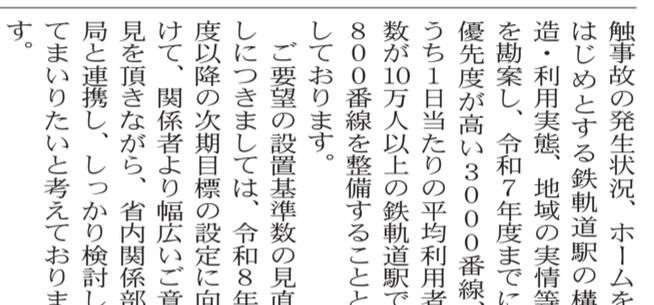
また、国土交通省においては、令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設し、ホームドア整備などの鉄道駅のバリアフリー化の整備に充てられることとしました。

また、国土交通省においては、令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設し、ホームドア整備などの鉄道駅のバリアフリー化の整備に充てられることとしました。

また、国土交通省においては、令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設し、ホームドア整備などの鉄道駅のバリアフリー化の整備に充てられることとしました。



要請趣旨説明する石元書記長



エリア本部からの要請



国土交通省要請行動全景

第20回全国運転交流会開催 列車自動運転に関する要求を確認



第20回全国運転交流会参加者

国労運転全国連絡会は、9月18日～19日の1泊2日で、熱海市・熱海ハートピアホテルにおいて、「第20回全国運転交流会」を開催した。

全国運転交流会には、北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州・貨物、全7エリアの運転の仲間37名が参加した。

二日間という制限された時間の中で、本部方針に基づき5年前に出された宿題、「列車自動運転」について、運転全国連絡会の考えと共に要求8項目を全体で確認してきた。

既に「鉄道における自動運転技術検討会(以下検討会)」は、昨年9月に「鉄道における自動運転技術検討会とりまとめ」を公表しており、利用者・鉄道従事者の安全確保に向けた考えを急いでまとめる必要性があった。

- ① 自線区に異常がある場合、他社の列車を停止させる。② 他社の線区に異常がある場合に自社の列車を停止させるシステム整備と、指令間(自社他社間)での防護システムの整備が求められている」と言う声が出された。
- ③ コロナウイルス感染拡大により2年間の空白の時間を余儀なくされたが、今回の交流会において、列車自動運転に係る「係員」の責任について、免許証も持たない係員であるのならば、事故責任については会社が全責任を持つことが求められ、列車自動運転はシステムに頼る運転である以上は、100%安全の確保が出来るまで実証及び検証を行うことが必要であり、利用者及び鉄道沿線住民並びに運転に携わる労働者の安全確保が求められる。
- ④ 各駅に要員を配置すること。(急病人、車両トラブル、車内トラブルなど、また駅間停車列車への救援)
- ⑤ 他社の線区が隣接する場合は、他社の列車を防護(緊急停車)できる設備(防護無線の共用、列車防護、踏切など)を整備すること。また、他社の列

今回の全国運転交流会での議論を通じてまとめられた要求は以下である。

⑥ 指令員の確かな判断が出来る様に徹底した教育を行うこと。

⑦ 100%安全を確保出来るまで、実証と検査を重ねること。

⑧ 細部にわたって関係する労働組合との意見交換を重ねること。

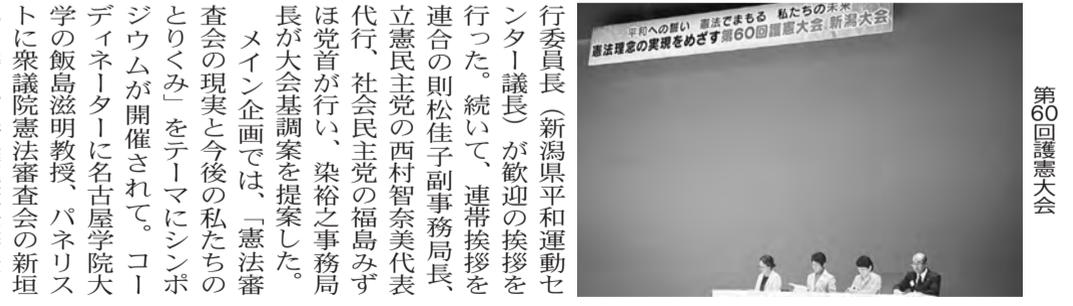
短い時間であったが、全国の運転の仲間が知恵を出し合ってまとめ上げた要求となった。

今回は来年の9月に開催を予定している。

第60回護憲大会開催 私たちの未来のために 憲法理念の実現をめざそう

11月11日～13日、「平和への誓い 憲法でまもる 私たちの未来 憲法理念の実現をめざす第60回大会」(第60回護憲大会)が新潟県・新潟市にて開催され、11日の開会総会には1400人が参加した。

3日間の取り組みを通じて、憲法を取り巻く厳しい状況を再確認しつつも、憲法の理念を実現し、私たちのめざす未来へと活かしていくために奮闘していく決意を全体で固め合った。



第60回護憲大会

法を学ぶ」の5つの分科会が開催され、それぞれのテーマでの問題提起と質疑応答が行われた。また、新潟水俣病を学ぶフィールドワークも実施された。午後は「脱原発型社会を構想する(シンポジウム)」「基地問題交流会」が行われた。

第9回女性部中央委員会開催

国労女性部は、2023年10月28日、東京都新橋・交通ビルB1階会議室にて第9回女性部中央委員会を開催した。そして2022年度の活動の総括と、当面する2023年度の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、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討論した。職場の労働強化、要員不足、年休取得に関



第9回女性部中央委員会

する問題など、切実な生の声が聞かれた。

第105回青年部中央委員会を開催

本部青年部は11月12日に第105回青年部中央委員会を新橋交通ビルで開催し、組織拡大と強化を中心に、全青年部員が団結して青年労働者の要求実現と平和と民主主義を守るための闘う方針を確立し



第105回青年部中央委員会

た。全国から中央委員会に結集した委員からは職場問題や組織、これからの青年部活動についてなど活発な議論が行われた。国労の最重要課題である組

問題意識はあるが、「労働組合は面倒だからあまり関わりたくない」や「労働組合自体に興味がない」などの発言が多く聞かれたが、これに対してJESなどの関連会社からは「労働組合に興味がある」といった意見が多く聞かれた。その一方で会社の締め付けが強い状況であり、組織拡大運動は大きな前進には至っていないと報告された。

他にも「委員会や学習会などに参加すれば、全国の仲間に見えるから職場でたった一人の青年部でも寂しくないし、元気をもらえる」といった地方の声もあった。JR会社だけでなく関連会

社で働く仲間と団結し、中央と地方が一体となり全体の運動で青年部活動を盛り上げていきます。

新常任部には仙台地方本部より佐々木雄平君が常任委員として選出され、再任された山中青年部長を先頭に常任部5名での新体制がスタートした。

2日目の午前は、「現下の改憲情勢」「軍拡・基地」「ジェンダー平等」「歴史認識」「憲法」

国鉄新聞第3280号(2023年11月1日)の「エリア本部執行部体制」に掲載しました。西日本本部特別執行委員・森田文一さんは今大会にて退任されました。お詫びし訂正させていただきます。 本部教宣部

組織拡大

◎東京地方本部・東京支部・東日本テクノロジーズ 株・岩本修次さん 68歳 11月1日付

《新常任委員から一言》

またまた学ぶことが多い未熟者ですが、国労の一員として困っている人を助けられる人になれるよう頑張っていきたいと思いますので、これからよろしくお願ひします。 佐々木雄平