



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)

11・13 神田財務副大臣が度重なる税金滞納で更迭 副大臣・政務官で3人目 11・29 屋久島沖で米軍機オスプレイ墜落、8人死亡

12・14 自民党安倍派4閣僚が政治資金パーティ裏金問題で更迭、自民党の政調会長と国対委員長も辞任へ

12・19 東京地検が安倍派と二階派関係先を自宅捜索 12・20 パレスチナ自治区ガザ地区での死者が2万人を超え、人道危機がさらに深刻化

12・28 自民党の柿沢前法務副大臣を逮捕、江東区長選めぐり、区議らを買収 1・1 能登半島で震度7の地震発生、甚大な被害

1・2 羽田空港で日航機と海保機が衝突炎上、乗客乗員379人は全員脱出 停止、国交省が立入検査

12・28 自民党の柿沢前法務副大臣を逮捕、江東区長選めぐり、区議らを買収 1・1 能登半島で震度7の地震発生、甚大な被害

1・2 羽田空港で日航機と海保機が衝突炎上、乗客乗員379人は全員脱出 停止、国交省が立入検査

第194回 拡大中央委員会

24春闘

全組合員が全国統一闘争に結集し闘おう

3月5日に国労中央総行動

国労は、1月27日に第194回拡大中央委員会を開催し、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、2024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、さらには甚大な被害をもたらした「能登半島地震」に対する復旧・支援の取り組みなど当面する闘争方針を満場一致で決定した。

とりわけ2024年春闘の最大の課題は、依然として続く物価上昇と実質賃金の低下、さらには人手不足による労働強化に苦しむすべての働く仲間が、安心して生き、暮らしているための大幅賃上げ獲得と働き方の改善を目標としながら、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と一体のものとして位置付け、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を固めあった。

本部は、第194回拡大中央委員会で決定された方針にもとづき、1月29日、闘争指示第42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42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. 2024年春闘要求を2月13日(火)にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は、3月13日(水)を基本とし、第一次回答ゾーン(3月11日~15日)および第二次回答ゾーン

(3月18日~22日)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13日(火) 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。

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 2024年4月1日時点における基本給(平均)の6.2%相当額、17000円を基本とする

③ 再雇用者(60歳以上)の賃金底上げをめぐり制度改正を求め 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15000円を目標に、当面は10000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 ① 第二次闘争ゾーン 3月11日(月)~15日(金) ② 組織強化・拡大の取り組み 2024年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

5. 労働条件改善と安全・安定輸送確立をめぐり取り組み 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、輸送障害等が発生させる要因もつくり出している。とりわけJR各社で

6. 新型コロナウイルス感染症防止ならびにワクチン接種補助制度の確立と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み 公共交通を守る事が社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンス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、万が一にも新型コロナウイルスの感染・濃厚接触、ワクチンの副反応などの症状が出た場合には賃金を100%補償させなければならない。

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 2024年4月1日時点における基本給(平均)の6.2%相当額、17000円を基本とする

③ 再雇用者(60歳以上)の賃金底上げをめぐり制度改正を求め 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15000円を目標に、当面は10000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 ① 第二次闘争ゾーン 3月11日(月)~15日(金) ② 組織強化・拡大の取り組み 2024年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

5. 労働条件改善と安全・安定輸送確立をめぐり取り組み 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、輸送障害等が発生させる要因もつくり出している。とりわけJR各社で

6. 新型コロナウイルス感染症防止ならびにワクチン接種補助制度の確立と60歳以上の再雇用制度改善に向けた取り組み 公共交通を守る事が社会的責務であるJRおよびグループ・関連会社がエッセンス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、万が一にも新型コロナウイルスの感染・濃厚接触、ワクチンの副反応などの症状が出た場合には賃金を100%補償させなければならない。

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、闘争指示第3号(2023年8月17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「組織強化・拡大に向けた具体的運動」を取り組むこと。 特に最重要の取り組みとして

て、新たに導入した情報発信アプリ「TUNAG」を活用し、今春闘を通して、分会集や職場集会、常駐体制、オクルグなどを通して職場段階から組織強化・拡大の態勢をつくりあげること。そのためにも、各級機関が全組合員の登録を完遂すること。

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

も連携を密にして対応していくこと。 「65歳定年制」導入の検討が行われている。誰しも高齢化に伴う健康悪化や身体機能の低下は避けられないだけに、60歳以上の在職者のために「労働条件の緩和」も重要となつていく。それだけに定年退職後も再雇用で継続して働き続けられる職場づくりをめざして現職と再雇用者が一体となった賃金・労働条件改善の取り組みをさらに強化すること。

(1) JR各社に対して2024年春闘要求と合わせて新型コロナウイルス感染症防止対策の徹底と感染・濃厚接触者の賃金補償及び「有給休暇制度」ならびに「ワクチン接種補助制度」の確立について各社一斉に申し入れを行うこと。

(2) 60歳以上の再雇用者の賃金・労働条件改善に向けた具体的な要求について職場からさらに議論を深めるとともに、基本給・一時金・各種手当をはじめとした賃金と時短・福利厚生の充実を含む労働条件改善に向けて取り組みを強化すること。

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。



松川聡本部執行委員長の団結がんばろう

# 国土交通省要請行動(その2)

国労本部が昨年11月14日に取り組んだ国土交通省要請行動では、国労本部としての6項目の要請の他に、今回も各エリア本部からの要請項目に関して事前に文書を提出し、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。今回はJR北海道・四国・九州関係を掲載する。

## エリア本部からの国交省要請内容と回答について

### 国労北海道本部から国交省への要請(JR北海道関係)



伊藤正則委員長(北海道)

(1) 2021年に「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」が可決・成立し、JR北海道に対しては2023年度まで1302億円の支援を受けていたのが年度末で節目となります。新型コロナウイルス感染症5類移行後には人流も回復傾向にありますが、JR北海道の経営環境は引き続き厳しいものとなっています。2024年度以降も会社の経営基盤強固のために支援の拡充をお願いいたします。

### 【国交省回答】

JR北海道は、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2023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。

2024年度以降の支援については、コロナ禍等を踏まえたJR北海道の経営状況等を見極めながら、検討を進めてまいります。

(2) JR北海道では毎年二百数十名の採用を行っています。近年若年層の離職者が増加傾向にあり、2年連続で退職者が採用者を上回る結果となりました。また2023年度の採用者の約6割が本州出身者であります。JR北海道でも様々な対策を講じていますが、離職と希薄な就職先としての要因は、将来展望が見えないことと賃金を含めた労働条件の低さが影響しています。財政支援を受けていることから経営改善に取り組むことは当然ですが、人への投資は人材確保のために必要不可欠であり、安全・安定輸送を継続していくためにも重要な事であり、2030年度末に向けた北海道新幹線の工事は、札幌駅を中心として目に見える工事がすすめられていますが、地元で魅力のある会社のアピールを行う中か

ら、道内を中心とした採用者を募る努力と社員の待遇改善に向けて務める会社へ成長するよう指導をいただきたい。

### 【国交省回答】

若年層の社員がJR北海道の将来に対して不安を持ち、離職傾向が増加していることは、事業継続の観点からも重大な問題であると受け止めております。

JR北海道では経営自立に向けて、長期経営ビジョンを策定し、各種施策に取り組みしており、国土交通省としても、令和3年3月に可決・成立した改正債務等処理法等に基づき、令和5年度までに約1302億円の支援を実施しているところです。

JR北海道においては、この支援を最大限に活用することで、生産性と安全性の向上を図りたいと考えています。

新千歳空港は、北海道を訪れる訪日外国人の9割以上が利用するなど、北海道の主要な玄関口であり、利便性の向上は重要な課題と認識しています。

要請する伊藤委員長



に向けた取り組みを進め、長期経営ビジョン等に示した将来像を着実に具体化させていくことが、何より大事だと考えております。

(3) 新千歳空港と札幌を結ぶ千歳線では、北海道日本ハムファイターズの新球場に直結する北海道ボールパーク新駅が2028年の開業に向けて検討がされ、次世代半導体の量産を目指すラピダスが進出予定の千歳市では人口増加や街の活性化などで鉄道利用者の増加が期待されています。

その一方で、製造した半導体の流通と人の移動には交通インフラの整備が必要であり、

JR北海道では経営自立に向けて、長期経営ビジョンを策定し、各種施策に取り組みしており、国土交通省としても、令和3年3月に可決・成立した改正債務等処理法等に基づき、令和5年度までに約1302億円の支援を実施しているところです。

JR北海道においては、この支援を最大限に活用することで、生産性と安全性の向上を図りたいと考えています。

新千歳空港は、北海道を訪れる訪日外国人の9割以上が利用するなど、北海道の主要な玄関口であり、利便性の向上は重要な課題と認識しています。

### 国労四国本部から国交省への要請(JR四国関係)



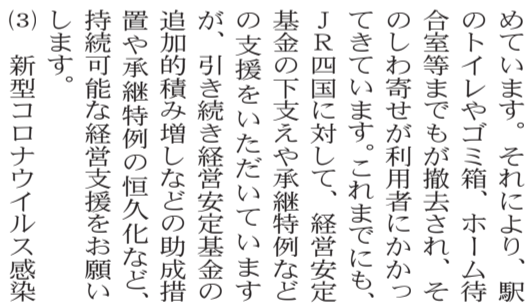
立花浩二委員長(四国)

(1) JR四国を取り巻く経営環境は、全国的にも先駆けて進んでいる少子高齢化・人口減少や高速道路網の整備、他輸送機関との競合や、経営安定基金の運用益減少などにより、脆弱で非常に厳しい経営基盤であります。JR四国の、2022年度決算では、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業損益となつております。そもそも北海道や四国、貨物は、鉄道事業だけで経営を維持するのが困難であることは、会社発足当初から指摘されていたことでもあります。いまだに分割・民営化における構造矛盾が解消できていない状況であり、駅構内での構造矛盾の解消に向けて、国交省としても最大限に努力をしていただきたいと思っております。

(2) JRが発足し、すでに36年が経過していますが、四国はいまだに自立経営に至っておらず、2020年3月には、国交省より2031年度の経営自立を目指し、地域の関係者と一体となった利用促進やコスト削減などの取組の実施、取組結果の毎年度の検証

を行い、経営改善を着実に進めるよう行政指導を受けています。会社はこれまで、省力化・省人化による生産性向上施策による駅の効率化やワンマン列車の拡大、業務委託や外注化、契約社員化などを進めています。それにより、駅のトイレやゴミ箱、ホーム待合室等までもが撤去され、そのしわ寄せが利用者にかかってきています。これまでも、JR四国に対して、経営安定基金の下支えや継続特例などの支援をいただいています。引き続き経営安定基金の追加的積み増しなどの助成措置や継続特例の恒久化など、持続可能な経営支援をお願いいたします。

要請する立花委員長



函館北斗く長万部間で貨物列車の運行維持方針が確認されたと報道がされました。今後は貨物列車専用路線として費用負担をどうするのか協議がされるようであり、バス転換の意向を示していた地元自治体からの支援は難しく、貨物会社も単独では維持困難と表明しています。貨物

列車の運行は道内経済にとどまらず、本州にも大きな影響を与えることは国としても理解されていると思いますが、今後の財政負担を検討する国交省を含めた4者協議の中で、地元状況とJR北海道・貨物会社の経営体力を鑑み、この線区の維持には国が責任をもって負担をする方向で進

で、利用者が激減し会社発足以来最悪の状況が続いています。これまで会社は、列車の減便や減車、一時帰休等を実施し、収入の確保に努めています。新型コロナウイルス感染症が感染症法上の位置付けで5類に移行し、全ての制限が解除され、少しずつもとの生活に戻って来ていますが、しかし、いまだにコロナ禍前の8割程度にしか戻っており、経営に極めて大きな影響を及ぼしています。会社の経営努力だけでは解決する事は困難であり、事業を存続するための新たな支援策についても検討していただきたいと思

います。

JR四国は、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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

(1) JR九州は株式会社上場していますが、福岡など都市圏を

JR四国は、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。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針において、再構築協議会の対象は、当面、輸送密度が1000人未満の線区を中心に、早急な改善が求められる線区を優先することとしています。

また予算面においても、再構築に取り組む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。

JR四国は、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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

ローカル鉄道の在り方に関する提言が取りまとめられましたが、四国は、2019年度の利用実績を基に3線区4区間が対象になるとの見解を示しています。対象となる沿線自治体や利用者からは、生活の足がなくなつては困ると不安の声が多く出されています。協議は必要だと思いますが、決して廃線ありきの議論にならないように、国交省としてもしっかりと責任を持つて関わっていただき、地方路線住民の生活の足を守り、ローカル線の維持・活性化を図るためにも、持続可能な総合交通政策実現に向けた取り組みをお願いいたします。

この論点整理を踏まえ、有識者も含めた検討会議を開催し、検討を深度化させる必要があることを確認しております。

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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

この論点整理を踏まえ、有識者も含めた検討会議を開催し、検討を深度化させる必要があることを確認しております。

この論点整理を踏まえ、有識者も含めた検討会議を開催し、検討を深度化させる必要があることを確認しております。

この論点整理を踏まえ、有識者も含めた検討会議を開催し、検討を深度化させる必要があることを確認しております。

### 【国交省回答】

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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

### 【国交省回答】

JR四国は、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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

### 【国交省回答】

JR四国は、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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

### 【国交省回答】

JR九州は株式会社上場していますが、福岡など都市圏を

引き続き、JR九州に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。



岩隆委員長(九州)

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2025年度までに1025億円の支援を順次実施しているところです。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けて取組を着実に推進してまいります。

除けば人口減少などにより、脆弱な経営基盤に置かれてい

ます。特に地方ローカル線においては沿線の人口減で利用者の減少傾向は続いており、厳しい収支状況にあります。地方において鉄道はかけがえない公共交通機関であり、なくてはならない存在で、減便・バス転換・廃止等となれば地方は衰退し一層の人口減少を招くこととなります。新型コロナウイルス対策の緩和以降、九州においても多くの外国人観光客が各地を訪れており、「観光立国」として地方ローカル線を貴重な移動手段として位置付けていた。た

とともに、収支だけの存続の議論が終わることがない様に税制優遇や補助金制度が活用できるようにしていただくこと。また、地方ローカル

線においては、トンネルや橋梁の経年劣化による保守のため、工事費の増加・人員不足がJR九州の経営に重くのしかかっている。インフラ整備についても補助金等の対策を検討していただくこと。

**【国交省回答】**

JR九州を含む上場4社については、JR会社法に基づき大臣指針において、輸送需要の動向等を踏まえ、現に営業する路線を適切に維持することとされており、赤字であることのみを理由に路線を廃止することは、引き続き容認されません。

他方で、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イルの変化など、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が

出てきています。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つています。

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。

また予算面においても、再

構築に取り組む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たところであり、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・持続可能性を高めるべく取り組んでいます。

高めてまいります。

鉄道事業者は、営利を目的と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たところであり、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・持続可能性を高めるべく取り組んでいます。

による輸送障害が一向に減少しない現状があり、鉄道会社単独での対策には限界があります。また、地方ローカル線では要員も不足し、対策が追い付いていません。国として鳥獣対策の研究等の支援と輸送障害多発線区の対策に係る費用の支援・補助を講じていただくこと。

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、長寿命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。

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。

(2) JR九州をはじめ、各社で様々な安全・安定輸送対策を講じていますが、鳥獣

による輸送障害が一向に減少しない現状があり、鉄道会社単独での対策には限界があります。また、地方ローカル線では要員も不足し、対策が追い付いていません。国として鳥獣対策の研究等の支援と輸送障害多発線区の対策に係る費用の支援・補助を講じていただくこと。

**【国交省回答】**

列車と鳥獣との衝突による鉄道被害については、鉄道の安全、安定輸送の面からも取り組みが必要と認識しております。(安監)

一方で、鉄道の安全、安定輸送は鉄道事業者の基本的な責務として着実に確保されるべきものであり、これらの取組は鉄道事業者において行われるべきものと認識しております。(施設課)

なお、各鉄道事業者では、シフト等との衝突による列車の遅延を防止するため、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様々な対策を講じていると聞いております。(安監)

鉄道事業者等が行う安全・環境対策等に係る技術開発に対して、国が技術開発費補助金により財政支援を行っております。鳥獣対策についても新たな技術開発の要素があれば、支援することは可能であると考えております。(投企画課)

(3) 脱炭素に向けた全社会的な取り組みが進んでいますが、JR九州でもバイオ

ディーゼル燃料を列車に導入するための実証実験を筑豊本線や後藤寺線を開始したことが発表されています。経営環境が厳しい状況のなかで再生可能エネルギーを含む様々な取り組みが経営を圧迫するのではないよう、脱炭素に向けた省エネ型車両の導入やLED設備等への更新の際は税制特例・補助金等の支援を拡充いただくこと。

**【国交省回答】**

鉄道事業者等の脱炭素に向けた、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等に関する調査・検討に必要な経費の補助を実施しております。非電化区間の脱炭素化推進のため、鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査を実施しており、早期の実用化を目指しております。

また、税制措置として、低炭素化に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税について、課税標準を5年間2/3等に軽減する措置を講じているほか、令和6年度税制改正要望において、カーボンニュートラル投資促進税制の対象設備に鉄道車両を追加する拡充要望を行っているところであります。

引き続き、鉄道事業者の脱炭素化に向けた取り組みを適切に後押ししてまいります。考えております。

# 全労協第35回全国大会開催

全労協第35回定期全国大会は昨年9月24日、25日、東京都・大田区産業プラザPiOにて開催された。

大会は新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行されたこともあり、大会構成員は全員会場参加とし、2日間の大会で第35期(2023年度)活動方針などが決定された。

全労協第35回定期全国大会は議長団に東京清掃労組の渡辺一彦代議員、全国一般全国協議会の柳瀬陸美代議員を選出し議事が進められた。

主催者を代表して、渡邊洋議長が挨拶をし、その後、来賓挨拶が行われ、社会民主党の福島みずほ党首、新社会党の加藤晋介副委員長、フォーラム平和・人権・環境の藤本泰成共同代表、中小労組政策ネットの鳥井一平事務局長、移住者と連帯する全国ネット

ワークの山岸素子事務局長、金澤寿顧問の順で挨拶が行われた。

メッセージは、全労連と韓国民主労総からのメッセージが代表して披露された。

事務局長の野中保夫さんが、本年6月3日に急逝されたため、今回の大会では中村知男事務局長代行が2022年度の経過報告、藤村妙子事務局長代行が2023年度活動方針(案)を提案した。

2022年度会計決算報告



発言する諏訪代議員

経過及び活動方針案の討論は、2日間で21人の代議員から多岐にわたる熱心な発言が行われ、国労選出の諏訪代議員(高崎地本)からは最賃闘争に関して、「群馬県の最低賃金は時給935円で昨年に比べ40円の増となったが、関東では最下位であり、人口流出に歯止めがかからない」と、地域格差の解消に向けた取り組みの強化が訴えられ、JAL争議に関して全労協としての支援が要請された。

経過及び活動方針案に対する質疑に関して、中村・藤村事務局長代行がそれぞれに答弁・集約を行ったが、JAL争議の支援に対する答弁を十分とする意見が出され、渡邊議長の追加答弁を受け、採決の結果賛成多数で経過と活動方針が承認された。

大会選挙管理委員会から報

告された新役員承認、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、議長団が退任した。

その後、新旧役員紹介が行われた。今回退任する役員は統一労働組合と全国一般全国協議会の推薦を受けての就任となった。

**【全労協2023年度役員体制】**

議長 渡邊 洋(全水道東水労)

副議長 岩元孝信(国労)

西村好勝(東京清掃労組)

藤村妙子(太田区職労)

事務局長 関口広行(全統一・全国一般全国協)

事務局長 久保 聡(全水道東水労)

常任幹事 瀧口良二(国労) 他14名

会計監査 2名

最後に渡邊議長の団結方ンパローで2日間の大会を終えた。

なお、新たに事務局長に就任した関口さんは、国労高崎地本の前委員長で、今回は全統一労働組合と全国一般全国協議会の推薦を受けての就任となった。

シンプोजウムは新潟県労連の田家事務局長の司会で進行された。

国労新潟地本の藤井副委員長から、「昨年8月3日の豪雨により新潟県村上市・関川村に甚大な被害が発生した。新潟地本は9・10月に災害調査を実施した。磐越西線・米坂線は、橋梁の崩落や土砂の流入等でバス代行となった。11月にJR新潟支社と団体交渉を行い、『磐越西線は来春に復旧するが、米坂線は進んでいない』との回答を得た。磐越西線は今年の4月に全線開通したが、米坂線は復旧に86億円・工期5年とマスコミ報道されたが具体的に進んで

いない。早期復旧について村上市・関川村ともに、『JRの国の責任で取り組むべきで、財政負担は考えていない』と、鉄道連絡会の考えと一致している。鉄道連絡会は今年3月に緊急会議を開催し、自治体との意見交換など具体的な取り組みを提起し運動を進め、今日のシンプोजウム開催になった」と、経過が報告された。

講演では、「地域の方でローカル線を守ろう」と題し、高橋千鶴子衆議院を講師に招き話を伺った。

講演では、「国鉄が分割・民営化されたが、その総括が行われたのか」「JR5社・

61線区・100区間・輸送密度乗客1千人未満を直ぐに廃止対象にしないとしているが、提言では廃止検討の参考にした指標であり、バス転換の目安は4千人」「鉄道存続の予算面での支援は、街づくりに連携した駅施設の新設・移設、軌道の強化を通じた高速化、必要なインフラ整備などの費用を支援する」「災害を廃線の契機にさせない。米坂線は『まず復旧』。山形県知事との意見交換でも、被災した路線については、まず復旧の方向で検討すべき」となると話された。

続いて、米坂線の取り組み、大系線の状況報告、ときめき鉄道の実態など各担当者からの発言を受け、最後に新潟県労連の寺崎議長からの行動提起を受けシンプोजウムを終えた。

## 米坂線の早期復旧を実現させよう

暮らして地域を支える鉄道の充実をめざす新潟県連絡会(鉄道連絡会)では、昨年9月10日にシンプोजウム「米坂線の早期復旧させよう」を新潟県立生涯学習推進センターで開催し、労働組合、民主団体から40名が参加した。



新役員挨拶風景

# 国鉄労働組合 第194回拡大中央委員会



特別決議を提案する山中和也本部青年部長

私たちが国労は、新橋交通ビルにおいて第一九四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位置づけ、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、二〇二四年春闘に勝利し、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勝ち取る」とともに、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、山積する諸課題を闘い抜く当面する闘争方針を確立した。

二〇二〇年二月以降、長期にわたり全世界に多大な影響を及ぼしてきた新型コロナウイルス感染症も、国内での「五類」相当への引き下げに伴い、行動制限が解除され、これまでに停滞していた経済活動は回復基調にあるが、原材料などの価格高騰による相次ぐ物価上昇は、働く者の生活に大きな打撃を与えている。

こうした状況のなかで、岸田首相は、安倍菅政権の「官製春闘」を継承して「所得増と経済成長の好循環」を生み出すために「昨年を上回る賃上げの実現」を経済団体に要請した。これを受け、一月十六日に発表された経労委報告では、「昨年以上の熱量と決意をもって物価上昇に負けない賃上げを目指すことが社会的な責務である」とし、「中小企業の賃金引き上げに波及するよう価格転嫁と生産性向上ができる社会的な支援が肝要である」と言及している。

# 二〇二四春闘勝利！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・安定輸送の確立をめざす特別決議

しかし、厚生労働省が一月に発表した毎月勤労統計では、実質賃金は二〇カ月連続でマイナスに落ち込む一方、財務省が発表した昨年度の法人企業統計では、大企業の利益剰余金が五五四兆円を超え、十一年連続で過去最高額を更新している。さらに働く者を取り巻く状況は、相次ぐ物価高騰の中で貧困と格差は拡大し、年収二〇〇万円以下のワーキングプアも一一〇〇万人を超えるのが現実である。

今日、日本経済を再生する道は、大企業がこれまで蓄えてきた内部留保を労働者の賃上げに還元しながら、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ることにある。

そのためには、直面する二四春闘では「物価上昇率を超える大幅賃上げ」を柱としながら、格差是正と全ての労働者の立場に立った働き方の実現に向け、全組合員が一丸となって闘い抜くことが求められている。

一月一日に能登半島沖を震源とした「令和六年能登半島地震」は、二二〇名を超える尊い命を奪い、酷寒のなかで一万五千人を超える人々がいまも避難生活を余儀なくされている。そのうえに石川県・志賀原発では想定を超える地震の揺れが観測され、変圧器が破損し、絶縁油が海に流れ出してモニタリングポストが故障する事態も発生するな

多数の負傷者を出した福知山線脱線事故から、すでに十九年経つが、事故の教訓は生かされず、尾久駅構内のケール焼損による四時間半の運転見合わせ、大船駅構内での電化柱と列車の衝突事故、JR山陽線笠岡〜里庄間で列車見張員の触車死亡事故、東北・上越・北陸新幹線では架線トラブルにより停電が発生して終日運転を中止するなど重大な事故・事象は後を絶たない。

いまこそ安全・安定輸送の確立に向け、「仕事総点検」「安全総点検」運動を全職場から強めるとともに、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への恒久的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持続可能な総合交通体系の確立は急務となっている。

昨年一〇月に「改正地域公共交通活性化再生法」が施行されたが、新幹線建設に伴う並行在来線の第三セクター化、ローカル線など赤字路線の廃止、駅の無人化の拡大、列車のワンマン化や自動運転化など、改めてJR各社の問題点や諸課題を検証し、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について利用者・沿線住民と連携し、地域公共交通の維持・活性化に取り組まなければならない。

本委員会は、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二〇二四年春闘を職場・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。

二〇二四年一月二十七日  
国鉄労働組合  
第一九四回拡大中央委員会

「能登半島地震」に対する緊急支援カンパの取り組みについて

去る1月1日16時10分に発生した石川県能登半島沖を震源とするマグニチュード7.6の「能登半島地震」は、230人を超える方々の尊い命を奪い、家屋倒壊や損壊、大規模火災に加えて一部地域で続く断水や停電により、いまなお1万5千人近い方が避難生活を余儀なくされ、さらには道路陥没による交通網の寸断や土砂災害など未曾有の被害をもたらしている。

私たちは、あらためて亡く

閥による政治資金パーティーをめぐる裏金問題により、自民党政治に対する不信感がかつてなく高まって内閣支持率の低迷として現れており、自民党総裁である岸田首相の責任が厳しく問われている。

こうした岸田政権の暴走政治に歯止めをかけ、改憲発議を阻止し、その退陣を求め、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・労働条件を改善するためにも、働く者のいなかにも想定される解散・総選挙に向けて闘いを強化していかねばならない。

JR各社とも発足から三十七年が経過する中、より徹底したコスト削減・経費削減施策による営利優先の効率化・合理化施策が推し進められている。特に安全・安定輸送の基盤ともいえる技術継承や教育が不十分なまま、相次ぐ重大事故が発生し、安全・安定輸送の根幹が脅かされている。

一〇七人の尊い命が奪われ

**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  
治療前の検査から治療後の外見ケアまで幅広い保障でしっかり備えることができます。

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、アフラックオフィシャルホームページ(https://www.afac.co.jp/keiyaku/gansoudansupport.html)までご確認ください。

（編集代理店）アフラックは代理店制度を採用しています。 （引受保険会社）「生きる」を創る。 アフラック 東京第二法人営業部

〒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

〒100-0001 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**

| 精密検査        | 要精密検査精密検査料(※2)         | 検診ごとに1年に1回            | 2万円                  |
|-------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
| 診断          | 診断給付金                  | 一時金としてがん              | 50万円 上肢内新発生 5万円      |
|             | 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 上肢内新発生 5万円      |
| 入院          | 入院給付金                  | 1日につき                 | 10,000円              |
|             | 通院給付金                  | 1日につき                 | 10,000円              |
| 治療          | 治療給付金                  | 受けた月ごと                | 10万円 ホルモン治療のみの場合 5万円 |
|             | 特定保険外診療給付金(※3)(※6)     | 受けた月ごと                | 50万円                 |
|             | がんゲノムプロファイリング検査給付金(※3) | 受けた月ごと                | 10万円                 |
| 先遣医療・患者申出原価 | がん先遣医療・患者申出原価給付金(※3)   | 自己負担額と同額(上限2,000万円まで) |                      |
|             | がん先遣医療・患者申出原価一時金(※3)   | 一時金として1年に1回           | 15万円                 |

さらにニーズにあわせて特約を付加して、保障を強化

| 外見ケア          | (外見ケア特約) 外見ケア給付金(※3)                | ①顔・顔面手術手足の切断術 ②各1回ずつ | 顔面の腫瘍症状 1回限り10万円 |
|---------------|-------------------------------------|----------------------|------------------|
| 特定保険料払込免除(※5) | 免除事由に該当したとき以後の保険料はいただきません(保障は継続します) |                      |                  |

（※2）所定のがんの検診を受診し、医師の精密検査の判定により精密検査を受けたときにお支払いします。  
（※3）上記の新発生がんは、がんの別種を除く。  
（※4）所定の年齢まで10年ごとに更新が可能です。  
（※5）がん診療連携拠点病院において、公認医療機関の対がん治療施設にがんがん治療・ホリモン療法を受けたときにお支払いします。  
（※6）がん診療連携拠点病院において、公認医療機関の対がん治療施設にがんがん治療・ホリモン療法を受けたときにお支払いします。

●保障の開始まで3か月の待機期間(保障されない期間)があります。団体取組の待機期間については「がん保険」をご覧ください。●「先遣医療」および「患者申出原価」は、厚生労働省が定める基準に基づき、がんが確定診断されたときから適用されます。●保障期間が10年満期の場合は、更新後の保険料は更新時の年齢・保険料率によって決まります。●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。●遺族(遺族)後は遺族が変更となります。●商品の詳細は付いたプリント(契約概要)などをご確認ください。

2022年8月22日現在

| 契約年齢・0歳〜満85歳まで | （要精密検査精密検査料給付金）は 満20歳〜満85歳まで |        |
|----------------|------------------------------|--------|
| 契約日の満年齢        | 男性                           | 女性     |
| 20歳            | 2,833円                       | 3,133円 |
| 30歳            | 3,904円                       | 4,255円 |
| 40歳            | 5,702円                       | 5,883円 |
| 50歳            | 8,663円                       | 7,112円 |
| 60歳            | 13,644円                      | 8,595円 |