



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 9・19 兵庫県議選がパワハラ疑惑の齋藤知事不信任決議を全会一致で採択 9・21 長崎被爆体験者訴訟判決を受け、岸田首相は

救済措置として「全員に被爆者」と同等の医療費助成と表明、一方で訴訟は控訴 9・23 立憲民主党代表選で野田佳彦代表を選出 9・26 袴田巖さん事件の再審・やり直し裁判で静岡地裁は無罪判決を言い渡し 9・27 自民党総裁選で石

破茂新総裁を選出 10・1 第214回臨時国会召集、石破内閣発足から8日後の解散、26日後の総選挙まで戦後最長 10・9 臨時国会閉会、予算案開かれず、「戦後最大の人権侵害」といわれた旧優生保護法補償法のみ成立

▽検察が控訴断念、袴田巖さんの無罪が確定 10・11 日本水爆被害者団体協議会がノーベル平和賞を受賞 10・15 第50回衆議院議員総選挙公示、「政治とカネ」を争点に12日間の選挙戦へ

国労本部HP QRコード



副議長 工藤 隆志 (吹田機関区) 事務局長 橋本 翼 (大宮車両所) 事務次長 森岡 英夫 (梶ヶ谷貨物ターミナル駅)

全国貨物協議会第39回定期委員会開催

国労運動を守り抜くために奮闘し 労働条件改善・組織拡大につなげよう

全国貨物協議会は10月4日、東京都新橋の交通ビルにおいて、第39回定期委員会を開催し、エリア代表をはじめ委員・来賓・傍聴者の出席の下、一年間の闘いの総括と職場における労働条件改善をはじめ、「人事・賃金制度の公正な運用」「安全安心な職場環境の確立」「安全輸送の確立」「組織強化・拡大」「鉄道貨物政策の実現」「平和と民主主義擁護の発展」など、全国の闘いを教訓とし、委員の活発な討論により向こう一年間の闘う方針を確立した。

委員会は、工藤副議長による開会挨拶にはじまり、議長には関西エリア選出・熊野委員が選出され、委員会次第に基づき議事進行が行われた。定期委員会開催にあたり、全国貨物協議会・因泥議長より挨拶を受け、来賓挨拶では、国労本部を代表して木村副委員長より挨拶を受けた。また、

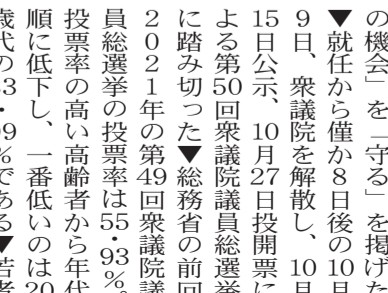
国労本部からは鈴木組織部長も出席された。続いて橋本事務長から2023年度経過報告及び2024年度運動方針(案)が提案され、議事に基づき、

各委員から「ロジ社員の国労加入を契機にロジとも交渉ができるようになった」「吹田」「JISデータの数値は参考値であり、貨物会社として基準を定めるべき(輪西)」「女性社員に対する職場設備の設置が遅れている。女性が安心して働くことができる職場環境の構築を(大宮)」「シニア乗務員の乗務行路について、心身に負担がかからない行路設定を会社に求めた(大井)をはじめ、「人事・賃金制度」「労災問題」「要員問題」

「運輸土養成」「地方ローカル線問題」について活発な討論により活動方針は補強され、因泥議長の集約を受け、全体の拍手で採択された。役員改選については、選挙の結果、無投票当選が確認された。 『2024年度新役員体制』

議長 因泥 一 (黒磯機関区) 副議長 眞田 敏幸 (新鶴見機関区) 副議長 鈴木 郁夫 (大宮車両所)

自民党は石破茂氏を総裁に選出し、10月1日の衆参両院本会議で石破茂氏が第一〇二代内閣総理大臣に選出された。10月4日の所信表明演説では「政治資金問題で失った国民からの信頼を取り戻し、すべての人に安心と安全をもたらす社会を実現していく」と述べ、「ルール」「日本」「国民」「地方」「若者・女性の機会」を「守る」を掲げた。▼就任から僅か8日後の10月9日、衆議院を解散し、10月15日公示、10月27日投票開票による第50回衆議院議員総選挙に踏み切った。▼総務省の前回2021年の第49回衆議院議員総選挙の投票率は55.93%。投票率の高い高齢者から年代順に低下し、一番低いのは20歳代の33.99%である。▼若者の「政治離れ」や「無関心」が指摘をされているが、今日の政治家の言動や行動を見た時、「投票しても何も変わらない」「自分たちの生活は苦しいのに政治家は巨額の裏金を使い放題」と不信感や諦めは一層強まっている。▼第50回衆議院総選挙結果はこの記事の後となるが、「政治とカネ」「経済対策」「安全保障」や「憲法改正」も大切な課題だが、自分たちの身近な課題を政治闘争に結び付けていく事も大切だと思ふ。▼国労は「シンポジウム」や「国土交通省要請」



新役員就任挨拶



全貨協定期委員会参加者

定期委員会の 議長集約(要旨)

◎安全輸送の確立・構造矛盾の解決について

安全輸送の根底に会社発足から抱える構造矛盾、とりわけ国鉄から継承した車両をはじめとした老朽設備、増大する長期債務や借入金など課題が山積しており、膨大な設備投資へと借金が重くのしかかっている。国労本部・全国貨物協議会は、この間、JR会社体制の発足に伴う構造矛盾や安全対策について、節目で政策提言を明らかにし、国に対する要請行動を繰り返し取り組んできた。

7月24日に山陽線新山口駅構内で発生した機関車の脱線事故では、事故後の社内調査が行われる過程で、3職場で基準値超過やデータ改ざんが行われていることが発覚した。鉄道輸送を生業とする貨物会社は、安全の確保を最優先の使命として業務を遂行することが求められており、組織に浸透する根深い問題として、不正がまかり通ってきた根本原因を個人の責任とすることなく、貨物会社の責任を明確にさせていかなければならない。二度と同種の事象を繰り返さないためにも緊急の申し入れを行い、現場管理者の指示に基づいた作業実態を明らかにしながら原因究明を図っていく。

『国鉄債務処理法』に基づき、鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用した支援策が示された下で、貨物会社の健全経営には欠かすことのできない鉄道貨物輸送網の維持

持に向け「貨物調整金」の維持・拡充、線路使用料の法制化、税制特例の恒久化、地方交通線の維持、並行在来線貨物輸送ルートの確保、年々激化する災害に対応した在来線の強化など、恒久的支援に向けた政策提言とともに、省庁要請、議員政党要請など取り組みを強化していく。

『新しい人事制度の実施から5年が経過した。』普通の仕事をしていけば、だれもが昇給できる制度が交渉の到達点だが、小集団活動など本来業務以外を意識した評価が行われるなど、公平・公正な評価が行われているとは言い難い状況である。特に試験結果については、以前よりも合格率が極端に低くなっていることからも評価の結果、とりわけ試験結果については各支社・職場で検証し、「公正・公平な制度の確立」に向けた取り組みを強化していく。

『2025春闘について』世界情勢の不安定化や経済の先行き不透明が続く中で、闘いが見込まれるが、要求の根拠は社員と家族の生活改善が根本にあること、物価高騰を上回る生活給の確保、社員は企業の発展に不可欠な財産であることを強く訴え、本部・本社の交渉を押し上げる地方・職場からの取り組みを強化していく。

『組織強化・拡大について』昨年大会以降、貨物職場で2名の仲間が国労加入を果たした。厳しい組織状況の中でも職場での繋がりを大切に、粘り強く取り組みに奮闘した組合員の成果である。また、職場において多くの

他労組の仲間が国労運動に賛同していることから、ここに自信と確信をもち新たな仲間を迎え入れ、国労運動を守り抜くために奮闘しなければならない。組織拡大は最大の要求闘争であり、あらゆる取り組みと結合して組織拡大に繋げ、組織拡大を周年闘争として引き続き取り組んでいく。

『協議会活動の強化について』当面する課題として、10月17日に2024年度年末手当「3.0カ月」の要求を提出していく。本部闘争指示をはじめ、本部・本社の交渉を押し上げる地方・職場からの取り組みなど、「貨物協議会活動の強化」を確認し、取り組みを強化していく。

全国貨物協議会はその先頭で任にあたることを決意しながら集約とする。

JR発足37年、あらためて地域公共交通を考える 10・14シンポジウムを開催

1987年4月の国鉄「分割・民営化」から37年が経過した。JRを取り巻く現状は、発足から37年を経て、各社ともに効率化・合理化が一層推し進められ、安全輸送の根幹である技術継承、労働条件、教育の不十分さから、重大事故が相次いで発生するなど、安全・安定輸送の確保は焦眉の課題となっている。

一方、JR各社の路線別の収支や輸送人員数が相次いで公表される中、昨年10月から施行された改正地域公共交通活性化再生法により、西日本・芸備線の一部区間に對して「再構築協議会」が設置されたが、地域公共交通を守る立場から持続的な安定経営の確立や鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充を強く求めていくことが喫緊の課題となっている。

こうした状況のもと、国労本部はあらためてJR37年を問い直し、持続可能な地域公共交通の確立に向けて利用者や沿線自治体と一体となった運動を構築するため、鉄道の日である10月14日に東京都港区の新橋交通ビルにて「JR発足37年、あらためて地域公共交通を考える10・14シンポジウム」を開催した。

シンポジウムは木村忠義中央執行副委員長の司会で進行された。主催者を代表して松川聡中

央執行委員長が挨拶(3面全文掲載)し、来賓として立憲民主党の森屋隆参議院議員の挨拶を受けた。

基調報告は(二財)国労会館の協力を得て、中央労働講座として「JR体制と鉄道ネットワークの持続可能性」と題して、日本大学の桜井徹名誉教授の講演を180名の参加者が熱心に聴講した。

講演では、①はじめに「問題提起」で、1986年5月22日に自民党が出した新聞広告では、「分割民営化ご期待ください」と、「全国画一からローカル線優先のサービスに徹します」と言い、「分割民営化ご安心ください」と、「会社間をまたがっても乗るかもなく、不便になりません。運賃も高くなりません」「ブルートレインなど長距離列車もなくなりません」「ローカル線(特定地方交通線以外)はなくなりません」と約束したが、37年が経過した現在どうなったのかを、国鉄・JRの輸送分担率の推移、鉄道ネットワークの推移、東京発



パネルディスカッション風景

ネットワーク衰退の内部要因」として、(1)JR発足時における自立採算の制度的保障とその修正、(2)今日までの鉄



シンポジウム参加者

道ネットワークの推移「新幹線と在来線」、(3)自立採算経営の推移「経営格差の拡大と鉄道ネットワークの破壊」が説明された。

鉄道ネットワーク衰退の外部及び内部要因を受け、⑤鉄道ネットワーク活性化のため「JR改革案」で、(1)JR改革の先行研究、(2)ローカル線を巡る新たな動き、(3)筆者のJR改革案として、JR7社を子会社とするJR経営機構(持株会社)の設立。インフラ部門を公共鉄道開発機構とする上下分離。ローカル線維持のために地域公共基金を設立し、自治体と国の一定の負担区分の元でローカル線への資金援助を行うことが示された。

⑥むすびに代えて、「労働組合がこうした改革案を提示するのは困難かもしれないが、今日、鉄道ネットワークに関わって生じている問題の多くが分割・民営化に起因していることを明記して、利用者の利便の改善と労働条件の向上に取り組みんで戴きたい。逆に、そうした現場における活動が、分割・民営化の見直しを迫ることになる」と、国労に対する提言を頂いた。

パネルディスカッションでは、コーディネーターを埼玉大学の安藤陽名誉教授が担当し、パネリストに私鉄総連の志摩卓哉交通政策局長、島根県江津市の植田好雄市議会議員を招き、組織内からは北海道本部の菊地宏之書記長、東

日本本部の渡辺信之執行副委員長、岡山地方本部の小林靖浩執行委員長、広島地方本部の佐々木隆一執行委員長が務めた。

パネルディスカッションの第1ターンは、「公共交通を取り巻く現在の状況と課題」をテーマに、第2ターンは、「公共交通維持の重要性と利用推進の取組等について」をテーマに行われ、パネルディスカッションの最後にパネリストからの報告をコーディネーターの安藤名誉教授がまとめて終了した。

本部の岩元孝書記長がシンポジウムのまとめ(3面全文掲載)を行い、木村副委員長の閉会挨拶で10・14シンポジウムを終えた。

「袴田事件」の再審無罪判決確定を 受けての会長談話

再審無罪判決の確定に至るまで、1966年(昭和41年)8月に袴田巖氏が逮捕されてから実に58年2か月、1980年(昭和55年)12月に袴田氏に対する死刑判決が確定してからも43年10か月という長い年月を要した。

袴田氏、姉の袴田ひで子氏そして弁護団の長きにわたる雪冤に向けた努力と多くの方々の支援が結実し、袴田氏が晴れて真に自由の身となられたことを心から喜ぶとともに、袴田氏が、今後心身ともに回復され、人間らしい、穏やかな日々を送られるように切に願っている。

国は、「袴田事件」の経過及び結果を重く受け止め、袴田氏に対して真摯に謝罪した上で、本件えん罪の発生や再

審無罪判決確定までに長い年月を要した原因を検証し、これらを是正する措置を講じなければならぬ。

昨日公表された検事総長談話は、「再審請求手続がこのような長期間に及んだことなどにつき、所要の検証を行った」とするが、その検証においては、再審無罪判決で捜査機関による非人道的な取調べや証拠のねつ造が認定されたことなどを真摯に受け止め、本件えん罪の原因と責任の所在を明確にしなければ、同様のえん罪被害の発生を防ぐことはできない。また、単に刑事司法制度の運用を改めれば足りるとするのではなく、法改正を含む抜本的な改革に取り組みなければならぬ。

じて改めて浮き彫りになった再審法の不備を正すため、直ちに再審法改正に向けた具体的な検討に着手すべきである。

当連合会は、「袴田事件」のような悲劇を二度と繰り返さないよう、今後も刑事司法制度の改革に尽力するとともに、他にも多数存在するえん罪事件の被害者が一日も早く救済されるよう支援を続けていく。また、死刑制度の廃止並びに再審請求手続における証拠開示の法制化、再審開始決定に対する検察官の不服申立ての禁止及び再審請求審における手続規定の整備を含む再審法改正の実現のため、今後とも力を尽くす所存である。

2024年10月9日
日本弁護士連合会
会長 洲上 玲子

国労連転全国連絡会 「第21回連転全国交流会」開催

国労連転全国連絡会は9月29日(30日)にかけて熱海の「ハートピア熱海」で全国の連転職場から45名が集い、第21回連転全国交流会を開催してきました。

勢について報告して頂きました。

今年の交流会は組織状況から交流会そのものについては最後までなる事から、これまでご尽力されてきた連絡会の役員に参加して頂き、それぞれの思いを語って

いただきました。

連絡会会長の清水さんからは、コロナを挟んで5年かけて議論を行ってきた「列車自動運転」について、連絡会としての要求を7月に本部要請を行ってきた報告と、先日起きた新幹線の列車分離や九州



連転全国連絡会

の香椎線における踏切事故などの事例を上げながら、「列車が自動運転を行うためには今以上の安全対策が求められており、少子高齢化が進む中で連転士等の要員が確保出来ないから仕方なく列車自動運転を行う事は、利用者・地域住民に負担をかけることに繋がってくる」と訴えました。

そう言った意味からも中央本部の列車自動運転に対する安全対策と要求を世論に明らかにし、労働組合として対策を取っていくことが求められています。

分割・民営化の翌年に全国の連転職場の交流会を手弁当で開催してきた全国連転連絡会はこの交流会をもって閉会しますが、今後残された国労組合員がこれまでの繋がりを生かし、努力と奮闘によって要求の前進に向けて頑張りましょう。

(国労連転全国連絡会)

「TUNAG」(つなぐ)に登録さえすれば

- ・スマートフォンやパソコンで、好きな時に見ることができます。
- ・国鉄新聞を見ることができます。
- ・全国の様々な活動が、このアプリ1つで見ることができます。
- ・各エリアや地方本部のニュースも見ることができます。
- ・お得なクーポン券を獲得することもできます。

これからは「TUNAG」アプリで、「紙」から「デジタル」へと移行し、「賃金アンケート」をはじめ活用の幅を広げていきます。登録がまだ済んでいない方は、所属するエリア本部・地方本部に連絡して登録をお願いします。

現在、「TUNAG」アプリ登録中!

◎国労は、情報発信アプリ「TUNAG」(つなぐ)を情報発信の中心にすることを決め、組合員への登録を推進しています。

TUNAG

これからは「TUNAG」アプリで、「紙」から「デジタル」へと移行し、「賃金アンケート」をはじめ活用の幅を広げていきます。登録がまだ済んでいない方は、所属するエリア本部・地方本部に連絡して登録をお願いします。

シンポジウム主催者挨拶

公共交通とは何か、超高齢化社会における人流と物流のあり方を考えよう



主催者挨拶する松川中央執行委員長



来賓挨拶する森屋参議院議員

10月14日、今日は鉄道の日。いま、日本の鉄道、特にローカル線は危機的な状況にあります。この状況を肌で感じている地域の皆さまから「線路をなくしちゃいけない」「学校に、病院に行けなくなる」「町が無くなってしまう」など心配する声が寄せられ、全国の仲間から「このままではいけない」「何かできないのか」「鉄道の安全は大丈夫か」などの意見や要望などをいただき、国労として本日のシンポジウムを企画させていただきました。

三連休最終日であり、全国から「JR発足37年 あらためて地域公共交通を考える10・14シンポジウム」に参加された皆さん、Webで視聴されている組合員の皆さん、ありがとうございます。そして、公共交通を守ろうとの趣旨に賛同してご協力いただいた、埼玉大学名誉教授・安藤先生、日本大学名誉教授・桜井先生、また、ともに公共交通を守る立場から私鉄総連・志摩交通政策局長、ローカル線廃止を経験された江津市・植田市議会議員にも参加していただきました。そして公共交通出身で地域交通の大切さをよく知っている立憲民主党、森屋参議院にも衆議院

院解散という大変お忙しい中駆け付けていただきました。ご臨席賜った皆さまには、シンポジウムの成功のために心添えをいただいたこと、心から感謝申し上げます。国労中央執行委員長の松川です。一言ご挨拶申し上げます。1987年10月14日、新橋〜横浜間に日本で最初の鉄道が開通し、以来、駅から町ができて、町から町をつないで日本の発展に寄与した日本の鉄道は、いま、儲からない、赤字だからと言って廃線の危機にあり、ひいては公共交通そのものが危機に瀕しています。

152年の歴史を持つ鉄道は、全国に鉄道網を張り巡らせ、都心から地方まで、人流と物流の要として運用されてきました。時代と共に役割も変わり、1987年には、国鉄が「分割・民営化」された。現在のJR体制になり37年という時を重ね、国鉄を知らない世代が多くなってきたのも事実です。当時の国鉄は、地方路線の赤字を抱えながらも、内部補助により単年度黒字であったものの、新幹線建設などによる累計赤字に陥っていました。赤字を埋めるための運賃

値上げや度重なる合理化施策に反対する組合運動が強大になってきたこともあり、国策として国家的不当労働行為を行ってまで国労を潰すことを一つの目的として、国鉄「分割・民営化」が実行されました。国労は国鉄を「分割・民営化」とローカル線の廃止につながる主張し反対運動を展開しました。これに対し自民党は、分割・民営化の前年に新聞全国紙に意見広告を出し6つの公約を掲載しました。その中には、「運賃はあがりません。ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。ローカル線もなくなりません」などの記載がありました。

1986年5月のことでした。そして翌6月に当時の中曽根首相は、突如として衆議院を解散し衆参同日選挙に打って出て、私たちも国鉄「分割・民営化」反対の旗を掲げて闘ったものの、予想に反して大勝を納めた自民党は、国鉄「分割・民営化」を強行したのです。このように国策でローカル線を含めた公共交通網としてJRが発足したわけです。しかし、順調に経営が推移した本州3社と経営が苦しい北海道、四国、九州の3島会社の経営体力は格差が広がる一方で国労が指摘してきた通りの展開になりました。民間会社ですから、資本の理論で赤字を生み出すローカル線はしだいに経営の重荷となり、拍車をかけたのが自然災害の頻発と新型コロナウイルス感染症でした。災害からの復旧に莫大な費用がかかり、復旧しても赤字であるなら、廃線した方が儲けにつながると言わんばかりで、手つかずの状態です。さらにコロナで本州3社も赤字に転落し、一時的に内部補助がなくなったことから、線区毎の収支や輸送密度を公表し、廃線への準備に入りました。そして、「地域公共交通活性化再生法(地活法)」

の改正が行われ、赤字路線を抱える事業者が国に対策を求めることができるようになり、再構築協議会が立ち上がりました。この一連の経過において前面に出てくるのは、「公社経営のために利潤を生みだすための鉄道」であり、欠落しているのが「公共交通の視点と使命」。ここで一度立ち止まり、「公共交通とは何か」「超高齢化社会における人流と物流をどうするのか」を考えないといけない。したがって、JRのみならず、私鉄、バス、タクシー、JR貨物、トラックなどが総合的に連携し、国民が安心して豊かに生活していくために必要な「人流と物流」を企業が考えないといけない。これが「公共交通の視点と使命」ではないでしょうか。ローカル線を廃止してバス転換すればうまくいくという問題ではありません。すでにローカル線をバス転換した自治体の経過については、この後のパネルディスカッションで報告させていただきます。このままでは、交通格差が広がり、交通弱者がさらに生み出されてしまいます。これは、企業力だけではどうにもなりません。自治体や国がかかわって日本の公共交通を構築し、交通格差をなくさなければいけません。もう一つ重要なのは、安全問題です。国労は、鉄道事業にとつて安全が第一であるとの立場で、安全総点検運動や会社施策に対する団交での改善を求めてきました。一方会社は、「安全はトッププライオリティ」としながらも、より儲けを生み出す事業戦略に投資し、現在はAIを活用し、自動化に力をつけています。結果として現場の技術力が低下しているとの指摘がされています。残念ながら今年に入り事故が頻発しています。1月にJR東日本で新幹線

の架線切断事故が発生、使用開始から38年が経過していたことが判明。東海では、新幹線保守用車の激突事故、九州では高速船浸水データ改ざん、各社で車輪輪軸の圧入データ改ざん、そしてつい最近、東日本で新幹線分離事故など、挙げればきりがありません。この事故や不正などが明らかになりました。このままでは、またもや大事故につながるのではないかと心配ばかりが募ってしまっています。福知山線事故から来年で20年を迎えます。もう一度初心に帰り、安全目線で職場を見ないといけないと思いませんか。国労は、公共交通の問題と安全問題は一体の問題であるところを踏まえ、後ほどのパネルディスカッションにおいても、本質に迫っていきたくてと思っています。現在も地方においては、自動車社会ですが、超高齢化社会を迎え、高齢者の自動車事故が問題視され、免許証の返納が求められています。したがって免許証を返納すると限られた交通手段に頼るしかないわけですが、鉄道が廃線になれば移動手段はごく限られた物にならざるを得ません。町は疲弊し、鉄道跡地は荒廃していきます。ですから今ある交通モードを組み合わせて、公共交通を構築する必要があることをあらためて訴えたいと思います。結びになりますが、企業利益のための交通手段ではなく、利用者のため、国民が必要とする公共交通網を構築するために全力をあげようではありませんか。私が尊敬する「高校生並の大使」の言葉を引用させていただきますが、このような私たちの取り組みは「微力だけど無力じゃない」。このことを確信し、微力な力を結集し、大きな力に変えていくことを御誓い申し上げます。ご挨拶いたします。



まとめを行う岩元書記長

今シンポジウムは「JR発足37年 あらためて地域公共交通を考える」というテーマで行い、1部は桜井先生からの基調講演、2部では安藤先生をコーディネーターとしてパネルディスカッション形式で報告を頂きました。JRをはじめ、全国の鉄道やバスについて公共交通として位置づけをされながら、実態は運営事業体に委ねられ、路線の維持について採算性議論になっていることが問題であると考えられます。現在、人件費などのコストカットによる路線維持になっているように

考えられます。またその弊害として度重なる輸送障害など安全が危惧される事態、利用者の利便性の低下の報告もありました。JRが発足37年が経ち

時激減した事は事実ですが、現在は回復傾向にあります。そうした中において内部補助については限界を迎えていると言われていますが、上場4社については会社全体

地域公共交通の維持については、エリアにおける事業者間の連携も重要であり、かつは並行する事業者は競争相手であり積極的にダイヤ調整が行われる事など

ありますが、事業者と地方自治体に委ねるだけでなく国の公共交通に対する考え方が公共交通を社会インフラとして位置づけ国が積極的に関与することが重要であり国や国土交通省に積極的に求めていきます。本日のシンポジウムをキックオフとして、全国統一行動としてエリア・地方本部において、自治体・利用者として一体となった創意工夫した集会や学習会、シンポジウムや宣伝行動などを取り進むことについて再度確認をし、シンポジウムのまとめとさせていただきます。

10・14シンポジウムをキックオフに 全国統一行動を展開しよう

シンポジウムまとめ

