



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 10・16 第2回JR共備線再構築協議会... 10・27 第50回衆議院議員総選挙... 10・29 東北電力が女川原発2号機再稼働... 10・30 国交省が輪軸テ...

JR九州高速船を家宅捜索... 10・27 第50回衆議院議員総選挙が投開票... 10・29 東北電力が女川原発2号機再稼働... 10・30 国交省が輪軸テ...

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15日に参議院議員会館の会議室において、各エリア本部及び全国貨物協議会代表と共に、国土交通省に対し7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。

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)、高木

亨業務部長(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)、千々岩隆委員長(九州本部)、鈴木郁夫副議長(全国貨物協議会)の順に要請を行った。

改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置された『再構築協議会』で、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はじめ、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、地方交通線の維持・持続・活性化、自然災害等による鉄道復旧支援や鉄道インフラ基盤の整備、安全・安定輸送のためのホームドアの設置や必要な要員配置と検査体制の確立、路線廃止手続きのための鉄道事業法の見直しなどの政策・制度課題



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」(つなぐ)に登録さえすれば... 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。

国土交通省への要請行動は、立憲民主党・参議院国土交通委員会筆頭理事の森屋隆参議院議員の紹介で取り組まれた。森屋議員には忙しい中、要請行動の最後まで出席頂き、国労の要請を補完して頂いた。

国土交通省からは五十嵐鉄道局長を筆頭に、鉄道局から総務課企画室、鉄道サービス政策室、旅客輸送業務監理室、鉄道事業課の貨物鉄道政策室・JR担当室・地方鉄道再構築推進室、都市鉄道政策課、幹線鉄道課、参事官(機構監督、地域調整)室、技術企画課、施設課、参事官(新幹線建設)室、安全監理官室より23名が参加した。

国土交通省への7項目の要請及び各エリア本部からの質疑・要請項目に関しては、事

市民と野党の共闘で 憲法と平和な日本を守ろう

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の『憲法変えさせない!戦争反対!今こそ平和と人権11・3国会大行動』が、日本国憲法が施行された11月3日に国会議事堂正門前で開催され、労働者・市民2,000名が参加した。

主催者を代表して、総がかり行動実行委員会の染裕之共同代表が、「新たな国会の下

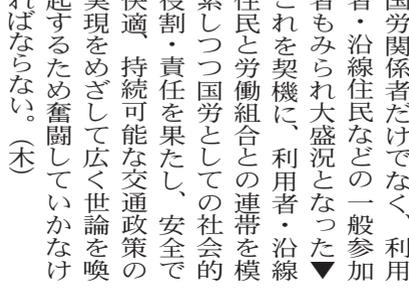
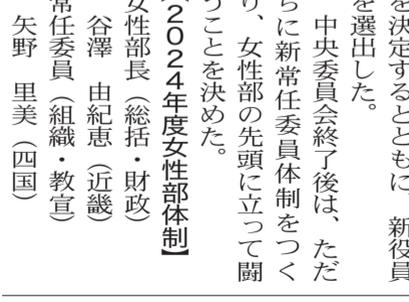
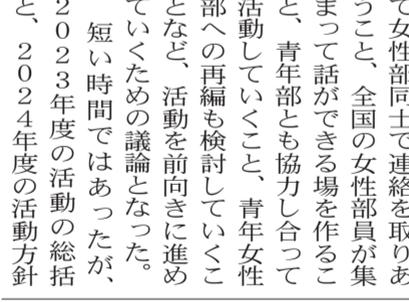
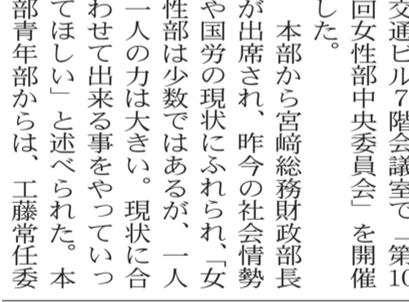
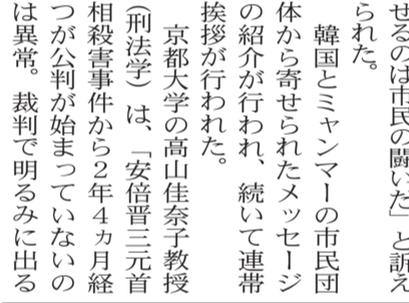
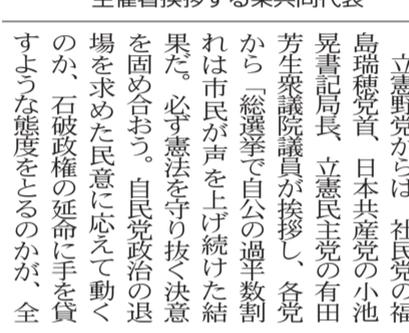
でも石破茂首相は改憲をめざすと明言した。市民が改憲に反対する野党を支えよう」と挨拶した。

立憲野党からは、社民党の福島瑞穂党首、日本共産党の小池晃書記局長、立憲民主党の有田芳生衆議院議員が挨拶し、各党から「総選挙で自公の過半数割れば市民が声を上げ続けた結果だ。必ず憲法を守り抜く決意を固め合おう。自民党政治の退場を求めた民意に添えて動くのか、石破政権の延命に手を貸すような態度をとるのが、全

の政党に問われている。市民と野党の共闘を新たな道筋に乗せるのは市民の願いだ」と訴えられた。

韓国とミャンマーの市民団体から寄せられたメッセージの紹介が行われ、続いて連帯挨拶が行われた。

京都大学の高山佳奈子教授(刑法学)は、「安倍晋三元首相殺害事件から2年4ヵ月経つが公判が始まっていないのは異常。裁判で明るみに出る



主催者挨拶する松川執行委員長

森屋隆参議院議員挨拶(紹介議員)

主催者挨拶する染共同代表

11・3国会大行動国労参加者

国労本部HP QRコード

第10回女性部中央委員会開催

第10回女性部中央委員会参加者

第10回女性部中央委員会

第10回女性部中央委員会

国労女性部は、2024年10月14日、東京都港区新橋の交通ビル7階会議室で「第10回女性部中央委員会」を開催した。

本部から宮崎総務財政部長が出席され、昨今の社会情勢や国労の現状にふれられ、「女性部は少数ではあるが、一人一人の力は大きい。現状に合わせて出来る事をやってほしい」と述べられた。本部青年部からは、工藤常任委

も特定できないオスプレイは日本の空にいらぬ」と訴え、ヨコスカ平和船団の新倉裕史さんは、「軍事大国化を止めるのは市民だ」と語った。

主催者からの行動提起を受け、最後にシユプレヒコールを行って国会大行動を終えた。

委員会は、SNSを使って女性部同士で連絡を取りあうこと、全国の女性部員が集まって話ができる場を作ること、青年部とも協力し合って活動していくこと、青年女性部への再編も検討していくことなど、活動を前向きに進めていくための議論となった。

短い時間ではあったが、2023年度の活動の総括と、2024年度の活動方針

員が出席された。委員会では、SNSを使って女性部同士で連絡を取りあうこと、全国の女性部員が集まって話ができる場を作ること、青年部とも協力し合って活動していくこと、青年女性部への再編も検討していくことなど、活動を前向きに進めていくための議論となった。

を決定するとともに、新役員を選出した。中央委員会終了後は、ただちに新常任委員体制をつくり、女性部の先頭に立つて闘うことを決めた。

女性部長(総括・財政) 谷澤 由紀恵(近畿) 常任委員(組織・教宣) 矢野 里美(四国)

【2024年度女性部体制】

国鉄新聞は10月23日に、令和5年度鉄軌道輸送の安全に関する情報を公表した▼運転事故や輸送障害の件数が重大な課題となっている中で、運転事故は減少傾向にあったが、令和3年から増加傾向に転じ、鉄道の安全運行に対する重大なリスクを示している▼輸送障害は、7088件が報告され、前年から159件増加している。特に鉄道係員や車両、鉄道施設等の部内原因に起因する輸送障害は15555件発生し、全体の21.9%を占め、増加の一端をたどっている▼国労は依然として減少しない運転事故や輸送障害をはじめ、利用者と働く者の視点に立った制度・政策要求実現に向け要請等を行っている▼その中で、JR各社ともに効率化・合理化が一層推し進められ、重大事故が相次いで発生するなど、安全・安定輸送の確保や地域公共交通を守る立場から、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ことを目的に、10月14日の鉄道の日、国労主催で「JR発足37年、あらためて地域公共交通を考える」シンポジウムを開催し、国労関係者だけでなく、利用者・沿線住民などの一般参加者もみられ大盛況となった▼これを契機に、利用者・沿線住民と労働組合との連帯を模索しつつ国労としての社会的役割・責任を果たし、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ため奮闘していかねばならない。(木)

国鉄新聞は10月23日に、令和5年度鉄軌道輸送の安全に関する情報を公表した▼運転事故や輸送障害の件数が重大な課題となっている中で、運転事故は減少傾向にあったが、令和3年から増加傾向に転じ、鉄道の安全運行に対する重大なリスクを示している▼輸送障害は、7088件が報告され、前年から159件増加している。特に鉄道係員や車両、鉄道施設等の部内原因に起因する輸送障害は15555件発生し、全体の21.9%を占め、増加の一端をたどっている▼国労は依然として減少しない運転事故や輸送障害をはじめ、利用者と働く者の視点に立った制度・政策要求実現に向け要請等を行っている▼その中で、JR各社ともに効率化・合理化が一層推し進められ、重大事故が相次いで発生するなど、安全・安定輸送の確保や地域公共交通を守る立場から、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ことを目的に、10月14日の鉄道の日、国労主催で「JR発足37年、あらためて地域公共交通を考える」シンポジウムを開催し、国労関係者だけでなく、利用者・沿線住民などの一般参加者もみられ大盛況となった▼これを契機に、利用者・沿線住民と労働組合との連帯を模索しつつ国労としての社会的役割・責任を果たし、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ため奮闘していかねばならない。(木)

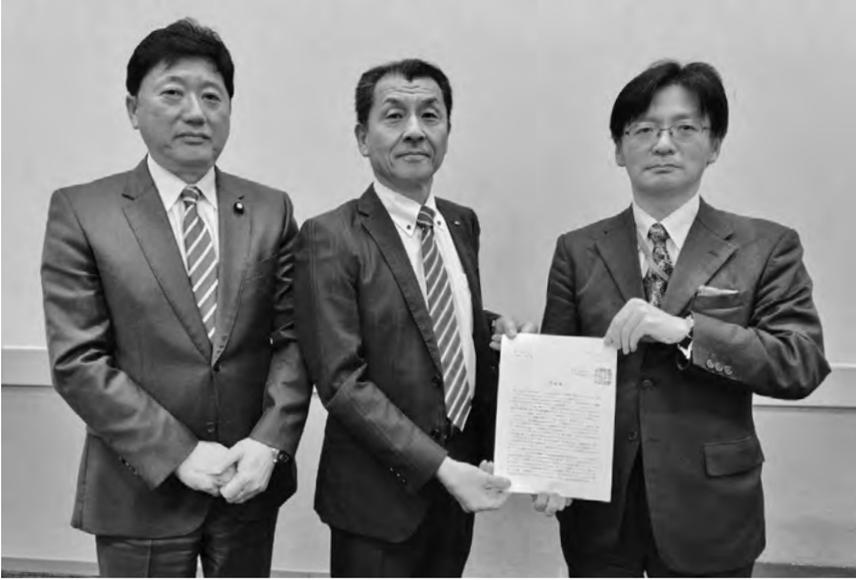
11・15国土交通省要請行動

国労本部は11月15日に東京都港区新橋の交通ビルにて、「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、②TUNAGアプリ登録推進と活用について、③秋季年末闘争の取り組みについて、④地域公共交通を守る全国統一行動の取組について、⑤国土交通省要請について、⑥2025年春闘に向けて、⑦第195回拡大中央委員会について、⑧こくみん共済C

国労の7項目の要請に 対する国土交通省回答

【国労要請①】

交通政策基本法第21条には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」が明記されており、2020年の改正により、「必要な労働条件の改善を含む人材の確保」が明記されている。



五十嵐鉄道局長(右)に要請書を手渡す松川執行委員長(中)

OPPへの契約移転に伴う課題等について、⑨新型コロナウ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、会場を参議院議員会館の会議室に移し、中央執行部と各エリア本部及び全国貨物協議会代表18名で、国土交通省要請行動を取り組み、本部7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。

保の支援」が盛り込まれていない。

また、改正地域公共交通活性化再生法参議院附帯決議においては、「鉄道・バス・タクシー等の交通事業者の確保が困難な状況にあることや、鉄道のバスへの転換などに際し乗合バス・タクシー等自動車運送事業の運転者が確保できない懸念もあることから、交通事業者の賃金及び労働条件の改善並びに人材の確保及び育成のための支援策を講ずること」とされています。

【国交省回答①】

鉄道事業者における賃金上昇を適切に運営に反映できるようにするために、本年4月に鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入現価算定要領」を改定し、鉄道事業者における人件費上昇率(実績値)のみならず、他の事業者も含めた人件費上昇率の実績値(賃金構造基本統計調査)等も反映して算定する方法に見直しております。

また、若年者の雇用拡大につながる観点から、本年7月には「動力車操縦者運転免許に関する省令」を改正し、運転免許受験資格を「20歳以上から「18歳以上」に見直しております。加えて、保守作業員や運転士等を確保する取組として、外国人材活用に向けて、生産性向上や国内人材活用の取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野に限り、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れるための「特定技能制度」に、鉄道分野を本年3月に追加し

ております。

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。

さらに、人手不足の状況下においても、安全・安定輸送を維持できるよう、デジタル技術を活用した現場業務の効率化・省力化に資する技術開発を推進しております。

引続き、鉄道業界における担い手確保や人材育成に係る取組を引続き推進して参ります。

【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について、JR四国はすでに2025年度までの支援が実施されていますが、JR北海道およびJR貨物の経営自立化に向けて、中期経営計画期間内における2024年度から2026年度までの支援が継続が決定されました。

引き続き、助成金や無利子貸付等の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。

あわせて、JR九州も自立経営が求められるが、例外なく人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大が進み、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の支援と財源を確保していただくこと。

【国交省回答②】

JR北海道、JR四国、JR貨物については、経営自立化に向けて、令和3年に改正された国鉄債務等処理法などに基づく支援を行っているところですが、被災線区に対する支援については、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

【国労要請④】

2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続き



要請する伊藤委員長(北海道)

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、鉄道事業法の見直しも含めて、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していただくこと。

また、鉄道の運賃は総括原価方式が導入されています

が、上限運賃の認可が必要であることから、近年の燃料費高騰や人件費の上昇、さらにはバリアフリー化や防犯対策、災害対策等の社会的要請にこたえるためのコストの増加に臨機応変に対応することができず、事業者の経営上の足かせとなつております。

将来投資に関する課題や賃金上昇に適切に対応する人件費の算定方法、経常的な経費の変動に適切に対応する算定方法等に関し、適時適切な価格転嫁を実現するよう見直しを図っていただくこと。

は、災害復旧事業に要する費用の一部を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っても、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です。

鉄道軌道整備法による支援の活用とともに、他事業との連携など、必要な対応を行い、鉄道事業者の負担軽減を図りながら、支援に努めたいと考えております。



国土交通省要請行動風景

【国労要請③】

改正地域公共交通活性化再生法の改正趣旨に則り、地方交通線の「廃線ありき」ではなく、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいつそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公有民営方式の持続的な安定経営を図るよう働きかけを強めていただくこと。

とりわけ改正地域公共交通活性化再生法の参議院附帯決議においても、「持続可能な地域公共交通を構築する観点から、関係者による協議が促進されるよう、国がリーダーシップを発揮していただくこと。さらに、既存の法定協議会等が設置されている線区についても、再構築協議会への移行を可能とし、持続可能な地域公共交通のあり方についての協議を促進するための環境を整備すること」とされていることから、地方公共団

【国交省回答③】

一部のローカル線については、人口減少やマイカー利用の普及などにより輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に發揮できない状況が生じています。

このため、まちづくりや観光振興に取り組み沿線自治体と鉄道事業者の官民連携を通じた再構築の取組が急務となつており、地域交通法に基づき、鉄道事業者又は自治体総合交付金の活用により、鉄道の再構築に主体的に取り組み自治体を支援する新たな枠組みを導入したところです。

国土交通省としても、その地域に相応しい公共交通サービスの利便性、持続可能性、生産性の向上に、しっかりと取り組んで参ります。

【国交省回答④】

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つております。

他方、完全民営化されたJR旅客会社については、JR会社法に基づく国土交通大臣の指針「新会社法がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」において、国鉄改革の経緯を踏まえ、新会社法がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項と

して、現に営業している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に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。

このように、JR旅客各社が、地域と真摯に、かつ、丁寧に向き合うことが基本であると考えております。

国土交通省では、「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を令和4年2月に設置し、今後の鉄道運賃・料金制度のあり方を取り組む

べき施策について議論していただき、同年7月に中間とりまとめをいただきました。

中間とりまとめには、当面の対応として、安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映できるよう、総括原価の算定方法の見直しについて検討することが盛り込まれました。

中間とりまとめを踏まえ、国土交通省では、「政策的に必要性が高い設備投資を加速化する」ことや、「近年の動力費や人件費等の上昇を踏まえ、これらを適切に総括原価に反映すること等を可能とするため、本年4月に収入原価算定要領を改定したところだ。

一方、現行の上限認可制そのものの見直しについては、中間とりまとめにおいて、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保をどうバランスさせるかといった点等について議論を更に深めていく必要がある、当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討を行っていく課題と整理されており。

また、中間とりまとめでは、柔軟な運賃・料金制度の実現には、鉄道事業者によるIC

カード等に係るシステムの見直しも必要との課題が示されたところだ。

国土交通省としては、これらのことも踏まえ、柔軟な運賃・料金制度の実現や現行の上限認可制そのものの見直しについて、引き続き検討を行っています。

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。鉄道軌道整備法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることになりましたが、適用要件

適用対象に様々な制約が課せられるとともに助成額も十分なものとはなっていません。とりわけ黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件となつていますが、収入の算定には当該路線だけでなく、会社全体の収入が案分され、長期の計画を策定することも必要とされています。

今後、発生しうる自然災害を想定し、早期復旧の観点から鉄道軌道整備法の適用要件および適用対象を見直すとともに、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くこと。

また、全国のトンネル・橋りようをはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超える鉄道施設も増加する一方で、大規模改修等の必要性が高まっています。

これらに対応するための設備投資や修繕は鉄道の安全を担保するためにも不可欠なものです。事業者にとつては相当な負担を課すものとなつていきます。予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進

んでいない事業者への支援推進を講じていただき、地方の老朽化が深刻となっていることに鑑み、鉄道施設・車両の維持・更新、管理経費等に対する補助制度の拡充・要件緩和と踏切・信号等の保安装置やレール等に対する補助を拡充していただくこと。



要請する鈴木副議長(全貨協)

また、JR貨物の取り組みについては、令和5年度補正予算等を活用し、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を支援しております。

また、JR貨物の取り組みについては、令和5年度補正予算等を活用し、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を支援しております。

さらには、経営が厳しく、自らの資金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、鉄道施設等の適切な維持管理が図られるよう取り組みたいと考えております。

流の確保の観点から重要と考えており、JR貨物においては、近年多発している大規模な自然災害を踏まえ、災害時の代替輸送を迅速に行うための災害リスクに備えるための取り組み(BCP)を進めております。

また、JR貨物の取り組みについては、令和5年度補正予算等を活用し、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を支援しております。

しかしながら、経営が厳しく、自らの資金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、鉄道施設等の適切な維持管理が図られるよう取り組みたいと考えております。

また、鉄道における自動運

ホームドアの整備については、「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道の構造・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10万人以上の鉄道路駅で800番線を整備することとしております。

ご要望の設置基準数の見直しにつきましては、令和8年度以降の次期目標の設定に向けて、関係者より幅広いご意見を

国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、2030年度末の開業目標達成が困難とみられている北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館本線の貨物線としての維持をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。

国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、2030年度末の開業目標達成が困難とみられている北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館本線の貨物線としての維持をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。

また、鉄道における自動運



国交省に要請する森屋参議院議員

国土交通省としては、これらのことも踏まえ、柔軟な運賃・料金制度の実現や現行の上限認可制そのものの見直しについて、引き続き検討を行っています。

また、JR貨物の取り組みについては、令和5年度補正予算等を活用し、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を支援しております。

また、鉄道における自動運

算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、鉄道のバリアフリー化を推進してまいります。

鉄道における自動運転に関しては、有識者の検討会において、技術的検討の考え方を整理し、本年3月15日付で自動運転に係る技術基準を整備したところです。

ワンマン運転の実施にあたっては、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、鉄道事業者に対して、乗降時の旅客の安全及び異常時の旅客の避難誘導に支障を及ぼすことがないことなどの

このため、令和5年6月に決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」や「物流革新緊急パッケージ」において、トラックから鉄道へのモーダルシフトを促進していくこととしており、これに基づき、必要な取組を進めてまいります。

JR旅客とのダイヤ調整、線路使用料について

取扱いを定めて実施するよう指導してまいります。

このため、利用者が無人駅を安全、円滑に利用することができるよう、鉄道事業者に求められる具体的取組について令和4年7月にガイドラインを作成したところであり、国土交通省としては、その内容を最大限尊重して対応していただくよう、鉄道事業者に働きかけてまいります。

国鉄改革においては、このような線路使用料のあり方を前提として、JR各社の経営が成り立つように、一部のJR旅客会社に対して経営安定基金の設置や、国鉄長期債務の承継免除などの制度設計が行われたところです。

JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料の扱いについては、このような経緯を十分に踏まえた上で検討することが必要と考えております。

一方、JR旅客会社とのダイヤ調整については、基本的には、線路容量の物理的制約の状況やその解決策を熟知している当事者間の自主的な調整と委ねることが適当であると考えています。

国土交通省では、JR貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、累次にわたる支援を行っており、令和6年度から令和8年度まで193億円の無利子貸付を順次実施しているところ

国土交通省では、JR貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、累次にわたる支援を行っており、令和6年度から令和8年度まで193億円の無利子貸付を順次実施しているところ

国土交通省では、JR貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、累次にわたる支援を行っており、令和6年度から令和8年度まで193億円の無利子貸付を順次実施しているところ

国土交通省では、JR貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、累次にわたる支援を行っており、令和6年度から令和8年度まで193億円の無利子貸付を順次実施しているところ

国土交通省では、JR貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、累次にわたる支援を行っており、令和6年度から令和8年度まで193億円の無利子貸付を順次実施しているところ

【国交省要請⑥】

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っていただくことも在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。

【国交省要請⑤】

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。鉄道軌道整備法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることになりましたが、適用要件

【国交省要請④】

災害復旧事業については、経営が厳しく、鉄道事業者の資金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っても、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だ。

【国交省要請③】

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。

【国交省要請②】

国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、2030年度末の開業目標達成が困難とみられている北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館本線の貨物線としての維持をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。

【国交省要請①】

国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、2030年度末の開業目標達成が困難とみられている北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館本線の貨物線としての維持をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。

【国交省要請⑦】

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の皆様の力で維持していただくことが基本ですが、公共交通機関や鉄道貨物輸送ネットワークを構成する役割を担っていること、また、並行在来線事業者は厳しい経営環境に置かれていることに鑑み、国においても、貨物調整金等、様々な経営支援のための措置を講じているところです。

【国交省要請⑧】

モーダルシフトの推進について

貨物鉄道は、環境に優

交運労協第40回定期総会開催

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)は、10月10日に東京都・ルポール麹町において第40回定期総会を開催し、2025年活動方針が承認された。

総会冒頭、能登半島での地震や水害に際して亡くなられた方々へ黙祷をささげた後、山口浩治副議長(JR総連委員長)の挨拶で開会した。資格審査委員会に岩元孝信(国労)他2名を選出し、総会成立確認後、総会議長として入倉裕介代議員(運輸労連)、菊池るみ代議員(全自交労連)を選出し、議事を行った。

全労協第36回定期全国大会開催

全労協第36回定期全国大会は、長らく常任幹事を務められ、1月2日に逝去された川端勇次さん(神奈川県共闘)への黙祷から始まった。西村好勝副議長の開会挨拶のあと、資格審査委員会からの報告を受け、大会成立が宣言された。

全労協第36回定期全国大会は、長らく常任幹事を務められ、1月2日に逝去された川端勇次さん(神奈川県共闘)への黙祷から始まった。西村好勝副議長の開会挨拶のあと、資格審査委員会からの報告を受け、大会成立が宣言された。

進行、渡辺隆會計監査より2023年度の会計監査報告が行われた。財政関係は財政小委員会に議事が委ねられ、大会2日目に決算と予算に関する議論経過を受け全体の拍手で採択された。本会議場では経過報告に対する質疑・討論が行われた。

二オンが動員強化、星野憲太郎代議員(宮城全労協)が同一労働同一賃金を求めて盛岡地裁で争っているシステム闘争と女川原発再稼働反対の闘い、南守代議員(大阪全労協)が韓国オプティカルハイテック争議について発言し、関口事務局長の答弁を受け全体の拍手で経過が承認された。

大会2日目は活動方針案に対する質疑・討論が行われ、南代議員が全労協の組織強化と組合潰しと闘うケアワーカーズユニオンの闘い、沖基幸代議員(静岡共闘)が関西生コン支援と浜岡原発、神戸健太代議員(東京清掃労組)が全労協青年委員会の取り組み、奥山信義代議員(N関労)がJAL争議支援、柚木康子代議員(退職者ユニオン)がJAL争議支援、全労協女性

完全解禁阻止。西村誠代議員(近畿交運労協・事務局長)から①公共交通を守り雇用破壊を許さない7・23総決起集会の報告、②ライドシェア新法阻止。荒木ユイ代議員(JR総連・政策政治部長)から①発覚した輪軸圧入に関する現状について発言があり、慶島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。

総会宣言案を小島事務局長が読み上げ、採択され、すべての議事が終了した。議長団解任後、内藤晃副議長(航空連合会長)が閉会挨拶を行い、最後に池之谷議長(団結がんばろう)で総会を終了した。

集約を受け、全体の拍手で2024年度活動方針が採択された。続いて、会計規則の一部改正と大会運営規則の一部改正も全体の拍手で採択された。その後、選挙管理委員会から報告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、議長団が退任した。新役員の挨拶のあと、新体制を代表して渡邊議長が挨拶を行った。

藤村妙子副議長の閉会挨拶を受け、最後に渡邊議長の団結ガソリンで2日間の大会を終えた。

推進議員懇談会会長から行われ、最後に来年実施される第27回参議院議員通常選挙で、交運労協として推薦を確認している、森屋隆議員、岸真紀子議員、小澤雅仁議員から挨拶を頂いた。

祝電・メッセージ披露のあと、慶島議政事務局長が2024年活動報告を行い、蒔田純司事務局長より2024年決算報告を行い、渡辺隆會計監査より2023年度の会計監査報告が行われた。財政関係は財政小委員会に議事が委ねられ、大会2日目に決算と予算に関する議論経過を受け全体の拍手で採択された。本会議場では経過報告に対する質疑・討論が行われた。

二オンが動員強化、星野憲太郎代議員(宮城全労協)が同一労働同一賃金を求めて盛岡地裁で争っているシステム闘争と女川原発再稼働反対の闘い、南守代議員(大阪全労協)が韓国オプティカルハイテック争議について発言し、関口事務局長の答弁を受け全体の拍手で経過が承認された。

大会2日目は活動方針案に対する質疑・討論が行われ、南代議員が全労協の組織強化と組合潰しと闘うケアワーカーズユニオンの闘い、沖基幸代議員(静岡共闘)が関西生コン支援と浜岡原発、神戸健太代議員(東京清掃労組)が全労協青年委員会の取り組み、奥山信義代議員(N関労)がJAL争議支援、柚木康子代議員(退職者ユニオン)がJAL争議支援、全労協女性

り組みを進めていく。難題を乗り越え「連携・協働・共創」のもと交運労協一丸となった取り組みをお願いしたい」と挨拶した。

続いて来賓挨拶が、連合の清水秀行事務局長、厚生労働省の森川善樹政策統括官、国土交通省の池光崇公共交通政策審議官、立憲民主党の辻元清美代表代行、近藤昭一政策

委員会の取り組みと労基法改正、高田晴美代議員(大阪教育合同労組)が災害時の教育公務員特例法によるサービス労働、鈴木安友代議員(練馬全労協)がJAL争議支援、小笠原邦人代議員(東京全労協)が10・21国際反戦デー・イスラエル大使館前行動への参加要請を行った。

国労からは高崎地本書記長の五十嵐正志代議員が発言し、改正「地域公共交通活性化再生法」施行に伴い、「JR東日本が3月に我妻線長野原草津口〜大前間に関し在り方協議を群馬県に申し入れたが、赤字ローカル線の切り捨てではなく、内部補助で赤字線をカバーするべき」と、JRのローカル線問題をはじめ、利用者犠牲の合理化、多発する事故の実態を報告し、「再国有化を含めた検討が必要だ」と訴えた。また、群馬県での朝鮮人追悼碑撤去に対する闘い、出入国管理及び難民認定法(入管法)改悪反対の闘い、JAL争議の闘いについて報告し意見を述べた。

代議員9名からの発言に対する関口事務局長の答弁と

渡邊議長は、全労協の活動方針は、2023年度の経過報告、2024年度活動方針(案)と規則の一部改正について提案し、久保聡事務局長が2023年度会計決算報告と2024年度予算案の提案

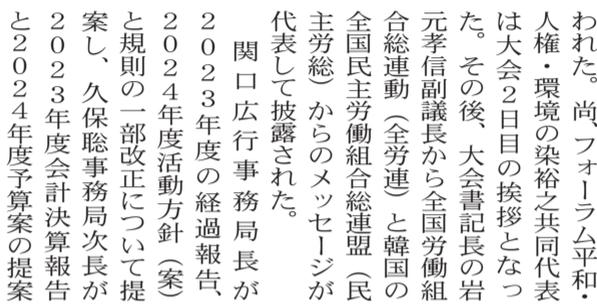
主権者代表として渡邊議長は、「軍拡と改憲推進の自公政権を打倒しなければならぬ。24春闘は大企業の満額回答で始まったが、賃金の底上げには程遠く、格差と貧困は広がった。最賃闘争では労働者の尊厳を守り、社会的に広げていこう。25春闘は、中小・非正規、最賃などを重視して

主権者代表として渡邊議長は、「軍拡と改憲推進の自公政権を打倒しなければならぬ。24春闘は大企業の満額回答で始まったが、賃金の底上げには程遠く、格差と貧困は広がった。最賃闘争では労働者の尊厳を守り、社会的に広げていこう。25春闘は、中小・非正規、最賃などを重視して

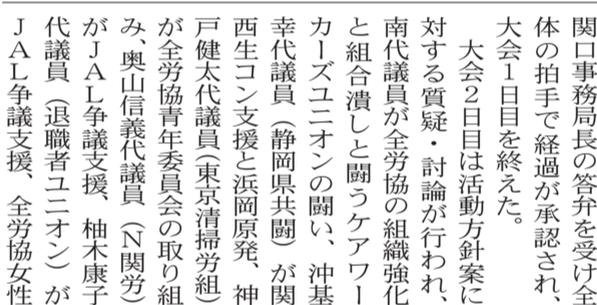
主権者代表として渡邊議長は、「軍拡と改憲推進の自公政権を打倒しなければならぬ。24春闘は大企業の満額回答で始まったが、賃金の底上げには程遠く、格差と貧困は広がった。最賃闘争では労働者の尊厳を守り、社会的に広げていこう。25春闘は、中小・非正規、最賃などを重視して



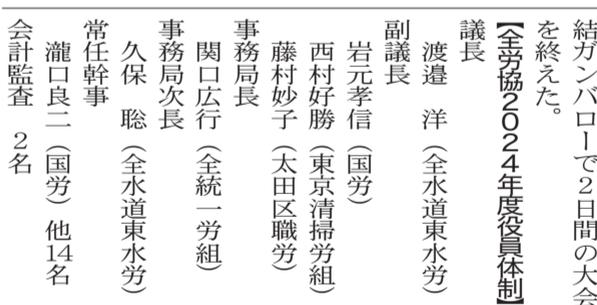
主権者代表として渡邊議長は、「軍拡と改憲推進の自公政権を打倒しなければならぬ。24春闘は大企業の満額回答で始まったが、賃金の底上げには程遠く、格差と貧困は広がった。最賃闘争では労働者の尊厳を守り、社会的に広げていこう。25春闘は、中小・非正規、最賃などを重視して



渡邊議長は、全労協の活動方針は、2023年度の経過報告、2024年度活動方針(案)と規則の一部改正について提案し、久保聡事務局長が2023年度会計決算報告と2024年度予算案の提案



渡邊議長は、全労協の活動方針は、2023年度の経過報告、2024年度活動方針(案)と規則の一部改正について提案し、久保聡事務局長が2023年度会計決算報告と2024年度予算案の提案



渡邊議長は、全労協の活動方針は、2023年度の経過報告、2024年度活動方針(案)と規則の一部改正について提案し、久保聡事務局長が2023年度会計決算報告と2024年度予算案の提案

