



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 11・27 JR東日本が久留里線の一部区間(久留里〜上総亀山間)の廃線を発表 11・28 第216回臨時国会召集、少数与党のもと、

補正予算や政治資金規正法再改正などで本格論戦 12・3 韓国が44年ぶりの尹大統領の「非常戒厳」で大混乱、国会決議で解除 12・15 若手正社員31%が賃金や労働条件の改善を求め転職の意向、厚労省調査 12・11 都議会自民党でも

真金づくり発覚、20人がパーティ券収入を不記載 12・17 経産省が第七次工ネルギー基本計画原案を公表、「原発低減」を削除 12・19 中国が核弾頭600発以上保有、4年で3倍弱、米国防総省報告書 12・20 与党が北陸新幹線

の大阪延伸ルート選定先送り、25年度着工困難に 12・23 JR九州が浸水高連船の補強困難を理由に日韓航路からの撤退を発表 12・24 臨時国会閉会、補正予算が28年ぶり修正、政策活動費廃止法など政治改革関連3法が成立



国労本部HP QRコード

第195回 拡大中央委員会

25春闘

全組合員が全国統一闘争に結集し闘おう

3月4日に国労中央総行動

国労は、1月27日に第195回拡大中央委員会を開催し、2025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2025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が喫緊の課題である。今次拡大中央委員会では、2025年春闘の闘いを通して、石破政権が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あわせて、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。



松川聡中央執行委員長の団結がんばろう

本部は、第195回拡大中央委員会にて決定された方針にともづき、1月29日、闘争指示第30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30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. 2025年春闘要求を2月13日(木)にJR各社に提出すること。なお、回答指定日は、3月12日(水)を基本とし、第一次回答ゾーン(3月10日〜14日)および第二次回答ゾーン(3月17日〜21日)とす

る。さらにグループ会社においては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。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。要求ならびに当面する主な行動予定は次のとおりである。

① 2025年4月1日時点における基本給(平均)の6・1%相当額、17000円を基本とするベースアップを求める。 ② 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。 ③ 50歳以上の在職条件と60歳以上の労働条件の見直し。65歳定年制の実現 ④ JRグループ各社における定期昇給制度の確立と拡充 ⑤ グループ会社における要求は、JR本体の要求を基本とし、時給制度社員は1,500円を目標に、早期に全国で1,000円以上の実施を求める。

⑥ 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 ⑦ 人減らし「合理化」反対。安全・安定輸送の確立 ⑧ 労働条件改善と安全・安定輸送確立をめざす取り組み 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各社で統廃している事故やトラブル、関連会社やグループ・協力会社等で相次ぐ労災死亡事故は構造的な問題をあらわしており、継続した再発防止の取り組みは何よりも重要である。もとより安全・安定輸送の確保と労働条件の改善、技術継承問題、教育の充実がJR各社に共通する喫緊の課題であり、いまこそ全職場で「安全総点検」「仕事総点検」運動を通じて、職場要求と政策実現に全力をあげることを早急に求められる。以下の取り組みを強化すること。

(1) 回答指定日を見据えた全国統一宣伝行動を3月の第一次闘争ゾーン(3月3日〜7日)において集中的に展開する。各級機関で活用する宣伝物については本部で作成し、別途指示する。 (2) 4月25日の「安全確立行動日」を中心に、主要駅頭等における宣伝行動を行うこと。とりわけJR福知山線脱線事故から20年の節目となる今年にはあらためて「安全の誓い」を内外にアピールするための取り組みを強化する。尚、具体的な行動内容は別途指示する。あわせて、JR各社のダイヤ改正に対して、安全・サービス確立など利用者の要求を集約しながらその実現をめざすこと。

(3) JR・グループ・関連会社に働くすべての労働者の正社員化に向けた取り組みと労働条件の改善を求めて交渉等を強化すると共に、グループ・関連労働者の安全確保、労働条件改善に向けた取り組みを強化すること。 (4) 安全・安定輸送確立に向けた「利用者アンケート」など創意工夫した運動を地域の労組・関係団体の協力を得ながら取り組んでいくこと。 (5) アスベスト健康被害に対する取り組みをさらに継続・強化する。地方における被害者の掘り起こしや申請・認定への援助など、鉄道退職者の会や関係機関とも連携を密にして対応していくこと。

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

(1) 要求提出日 2月13日(木) 定期昇給の完全実施を求め、基本給(平均)に6・1%相当額、17000円を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。

(2) 2025年4月1日時点における基本給(平均)の6・1%相当額、17000円を基本とするベースアップを求める。

(3) JR・グループ・関連会社に働くすべての労働者の正社員化に向けた取り組みと労働条件の改善を求めて交渉等を強化すると共に、グループ・関連労働者の安全確保、労働条件改善に向けた取り組みを強化すること。

(4) 安全・安定輸送確立に向けた「利用者アンケート」など創意工夫した運動を地域の労組・関係団体の協力を得ながら取り組んでいくこと。

(5) アスベスト健康被害に対する取り組みをさらに継続・強化する。地方における被害者の掘り起こしや申請・認定への援助など、鉄道退職者の会や関係機関とも連携を密にして対応していくこと。

また、1961年4月2日以降に生まれた労働者は、60歳以降に支払われていた「特別支給の老齢厚生年金」の支給がな

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1,800時間以内。時間外割増率50%・休日割増率100%の実現 ⑩ 全ての労働者の正社員化。グループ会社の賃金・労働条件改善 ⑪ 青年・女性中央総行動 3月3日(月) ⑫ 交運労協春闘総決起集会 3月3日(月) ⑬ 国労中央総行動

3月4日(火) ⑭ 全国統一闘争ゾーン ⑮ 第一次闘争ゾーン 3月3日(月)〜7日(金) ⑯ 第二次闘争ゾーン 3月10日(月)〜14日(金) ⑰ 組織強化・拡大の取り組み 2025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、新入社員獲得をはじめ、非正規社員の労働条件改善や地位向上に向け、会社ごとの実情を視野に置いて闘いを組織すること。

なお、闘争指示第30号(2024年8月22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。とりわけ、この間、今後の情報共有を情報発信アプリ「TUNAG」へと切り替え、全機関、全組合員で運用できる態勢を作り上げること意思統一してきたが、特に重点の取り組みとして、「TUNAG」を実践的に活用し、今春闘を通して、分会集会や職場集会、常駐体制、オ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。

くなり、年金支給開始が原則65歳になるとともに、今後、高齢者雇用継続給付金が削減・廃止されるという状況にあり、JR会社でも「65歳定年制」導入の検討が行われている。誰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」も重要となっている。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2025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。

国土交通省要請行動(その2)

国労本部が昨年11月15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7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、北海道・東日本・東海・西日本本部の国土交通省回答を紹介する。

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について(ＪＲ北海道関係)



伊藤正則委員長(北海道)

【国労北海道要請①】

ＪＲ北海道では、近年20代や30代の若年層の退職が急増しており、その数は2016年度から1000人を超え、2022年度からは2000人以上に達しています。この10年間で退職者数は15000人を超えています。退職の理由には、賃金や手当の低さ、会社の将来展望の不透明さが大きく影響しています。2018年に国から監督命令を受けて設置された「経営改善委員会」では、若手社員の退職増加が議題となり、待遇改善を求める意見が出されています。このままでは若手社員の減少に歯止



要請する伊藤委員長

【国土交通省回答①】

ＪＲ北海道においては、自己都合退職者が若手を中心に増加傾向にあり、人材の確保が重要な課題となっていることから、労働条件の改善や採用数の確保、働き方の見直し

【国労北海道要請②】

最近、熊や鹿などの野生動物による列車障害が増加しています。ＪＲ北海道では防護柵の設置を進めていますが、その数は十分ではありません。現状では対応が追いついていません。これに対して、より強固な対策が求められています。国としても、野生動物による障害を防ぐための対策や支援策を拡充していただけるようお願いいたします。

【国土交通省回答②】

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組みが必要と認識しております。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。

なお、各鉄道事業者では、シラ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。

北海道新幹線の並行在来線である新函館北斗と長万部間の分離が決まる中、国土交通省も参加する「鉄道物流のあり方に関する有識者検討会」や「並行在来線対策協議

【国労東日本要請①】
ダイヤ改正等施策の実施についての自治体等への説明について
今年3月のダイヤ改正において、京葉線の通勤快速列車廃止等について千葉県及び沿線自治体から見直しの要請が相次いで行われました。千葉市議会では、国がＪＲに対して沿線自治体と事前協議の場を持つよう働きかけ、利便性を確保するために積極的に関与するよう求める意見書が採択されています。また、チケットレス化を進め、みどりの窓口廃止を進める中で、高齢者や訪日外国人等にとって利便性が損なわれている事が報道さ



武田書記長(東日本)

国労東日本本部から国土交通省への要請について(ＪＲ東日本関係)

【国土交通省回答③】
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、本年5月、建設主体である鉄道・運輸機構から、機構としては、2030年度末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨の報告がなされたところ

【国土交通省回答④】
新函館北斗と長万部間の並行在来線は、北海道の貨物鉄道輸送にとって非常に重要な線区です。現在、国土交通省や北海道、有識者による検討会が議論が進められています。沿線自治体からは「資金負担が難しい」という声が上がっています。一方で、新幹線開業の延期により、議論の時間が増えたとの意見もあります。このため、国が積極的に関与し、早期に一定の結論を出していただくと同時に費用負担については国の責任として考慮いただけるよう、お願いいたします。

【国労東日本要請②】
鉄道における第三者暴力行為について
鉄道事業者への暴力・暴言などお客さまによる迷惑行為、暴力行為については、国土交通省はじめ警察や鉄道事業者の啓蒙活動をはじめとする様々な対応により一定の効果が見られていますが、依然として高い発生件数となっています。また、近年では、理不尽な要求を求めるカスタマーハラスメントや言葉の暴力による従事者の人格を冒すモラルハラスメントも増加傾向にあり、社会問題となつてきています。ＪＲ東日本は、グループとしてカスタマーハラスメントに対する方針を明らかにしていますが、まだまだ低く労働組合として会社には徹底を求めています。国土交通省としても更なる啓発活動など、カスタマーハラスメント対策が実施しないための抑止策を推進していただくことを要請します。

【国土交通省回答⑤】
北海道新幹線の検討については、令和7(2025)年度末までに方向性を決定する予定と承知しております。他方、「海線」については、北海道と本州を結ぶ貨物鉄道輸送を担う重要な路線であり、鉄道物流のあり方については、全国的な観点からも検討していく必要があること、地元協議会の検討によつては、旅客輸送について鉄道によらない交通体系を想

【国土交通省回答⑥】
「海線」(ＪＲ函館線函館・長万部間)の旅客輸送については、北海道庁とともに「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会」を設置し、地元協議会において方向性が決定される令和7(2025)年度中を目途に最終的な結論を得られるよう、議論を進めていくつもりです。

【国土交通省回答⑦】

また、窓口の営業についても、個々の駅における利用状況や設備の状況に鑑み、鉄道事業者で適切に対応する必要がありますが、普段より、個々の利用実態を踏まえて必要に応じて見直す必要があると考えております。

【国土交通省回答⑧】

また、暴力行為については、国土交通省をはじめ警察や鉄道事業者の啓蒙活動をはじめとする様々な対応により一定の効果が見られていますが、依然として高い発生件数となっています。また、近年では、理不尽な要求を求めるカスタマーハラスメントや言葉の暴力による従事者の人格を冒すモラルハラスメントも増加傾向にあり、社会問題となつてきています。ＪＲ東日本は、グループとしてカスタマーハラスメントに対する方針を明らかにしていますが、まだまだ低く労働組合として会社には徹底を求めています。国土交通省としても更なる啓発活動など、カスタマーハラスメント対策が実施しないための抑止策を推進していただくことを要請します。



要請する武田書記長

【国土交通省回答⑨】
このため、国土交通省としては、鉄道事業者との間で毎年開催している「迷惑行為に関する連絡会議」等を活用して、暴力行為・カスタマーハラスメントの現状や各社の取組状況について把握・共有を行っております。

また、暴力行為については、特に飲酒の機会が多い年末年始にかけて、鉄道事業者や警察関係者と連携し、暴力行為防止に係る啓発活動を実施しているところであり、カスタマーハラスメントについても、警察庁や厚生労働省と連携し、毅然とした対応をとるよう鉄道事業者に対し働きかけを行うなど、カスタマーハラスメントの撲滅に向けた取組みを進めており、ＪＲ各社を含めた鉄道業界に、方針の策定を促して参ります。

国労東海本部から国交省への要請について (JRR東海関係)



高木 亨 業務部長 (東海)

【国労東海要請①】

計画運休の決定について
近年、台風や集中豪雨などの自然災害の増加に伴い、計画運休が世間に対して定着化しつつあります。計画運休については、国交省の通達に基づき各鉄道会社が計画と実施の決定をしていますが、国交省の通達では計画運休の計画と実施決定を決められた期日までに公表するだけとなっています。このため、実施区間や運転計画等については鉄道会社に委ねられています。JR東海においては、過去に終日運休を決めていたにも関わらず翌日の車両・乗務員運用の為に運転再開するなど鉄道会社側の都合により決めているのが現状です。計画運休の

実施に関しては、支障が予想されない区間に対して列車の運行を前提とすることを国交省から働きかけを行うよう求めます。また、計画運休で終日運休を決めた場合は、利用者の混乱を招くような運転再開をさせないよう合わせて求めます。

【国交省回答①】

計画運休は、天候に関する情報を踏まえ、降水量や風速が、各鉄道事業者が事前に定める基準値に達すると見込まれるなど、列車に危険の生ずるおそれがあると事業者が判断するときに、事業者の責において実施するものと認識しております。

【国労東海要請②】

集中豪雨等による終日運休の決定について
昨年6月23日にかけて梅雨前線の影響で静岡地区において線状降水帯が発生し東海道新幹線が終日運転見合わせ

せをする事態となりました。終日運休を決めると通過駅を含め途中駅で停車させ乗客を降ろし改札外へ出し、駅を封鎖する措置がなされました。JR東海では、これまで東海道新幹線で輸送障害が発生した場合に休用列車を東京・名古屋・新大阪駅で実施してきました。現状、東京・新大阪の他、東海道新幹線の一部の駅では夜間ホーム留置していますが、翌日の運用や駅員の手配の実績や現状から実施せず今後も行わない態度を示しています。利用者からは一方的に知らぬ地域の中継駅で急に降ろされ駅の外に追いつけられ、終日の運休により運転再開まで路頭に迷う声が多くあがっています。乗車券類の払戻をすることで運送契約を果たす見方もあります

が、一方的に利用者を駅の外へ出し改札を封鎖することは利用者にとって理解に苦しみます。国交省に対して、輸送障害により急遽終日運休とする場合、利用者に対して列車

等の休憩スペースの確保をするといった一定程度のルールづくりを求めます。また、長時間の運転見合わせの輸送障害が発生した場合でも移動を希望している利用者は、他の経路で鉄道を利用している実態が見受けられます。全国的に赤字ローカル線がクロスアップされていますが、発生する輸送障害の規模が大きくなればなるほど代替手段としての役割を果たしているのが現状です。鉄路は物流を支える手段であり赤字を理由に廃止する方向とならないように国交省が働きかけることを求めます。

【国交省回答②】
豪雨・台風等による輸送障害に伴い、終日の運休により帰宅困難者が発生した際は、主に主要駅にて列車ホテルを実施することで、旅客の救済を行っていること承知しております。

【国交省回答③】
また、地域公共交通活性化再生法に基づき基本方針において、JR東海に對して、輸送障害時における旅客への対応を適切に行うよう働きかけて参ります。

【国交省回答④】
また、地域公共交通活性化再生法に基づき基本方針において、JR東海に對して、輸送障害時における旅客への対応を適切に行うよう働きかけて参ります。

【国交省回答⑤】
豪雨被害により美祿線が今現在も不通になっています。会社も被害状況調査を行いましたが、2010年にも被害があり「橋梁・線路を復旧しても、同じ様な災害が来ればまた同じことになる。河川や土版工事を強化しないといけない」と主張しています。地盤や河川は国と自治体になりますので、強靱な国土の基盤作りの為に公的助成や自治体への財政補助を宜しくお願い致します。

国労西日本本部から国交省への要請について (JRR西日本関係)



植田 重信 委員長 (西日本)

【国労西日本要請①】

地方ローカル線の維持・存続について、国民の移動する権利が保障される公共交通としての国の役割・支援・援助

地域公共交通活性化再生法改正法が施行され、岡山県・広島県を走る芸備線について、3月から「再構築協議会」の設置及び検討が始まり議論

が進められていますが、関係地方自治体をはじめ地域住民・利用者の意見・声を十分聞き入れられ、地方・地域のまちづくりや国民が安心して社会生活が営めるように国の役割を果たして頂き、地方交通線の維持・存続に向け御支援・御援助を要請するものです。また、「地活法」の中で地方公共団体や労働組合などが課題の解決・検討にどのように関わられるのか。どのように選定されるのか教えて頂きたい。同時に、2000

年鉄道事業法は改正をされ、鉄道路線の「事業の休止の届出」について、規制強化を前提に鉄道事業法の見直しを再検討して頂くように要請をします。

【国交省回答①】
JR芸備線については、地域交通法に基づく再構築協議会が全国ではじめて設置され、今年3月の第1回を皮切りに、地域の関係者間であり方の議論を進めておられます。

【国交省回答②】
また、基本方針において、利用者のニーズを把握する方法として、公聴会・ヒアリングを行う、又は別途住民説明会を行うなど、その地域に相応しい方法を選択することとされており、今後の協議に際しては、関係者の意見を適切に把握できるよう取り組んでまいりたいと考えており

【国交省回答③】
また、鉄道路線の廃止については、民間ビジネスとして行われていることにかんがみ、鉄道の事業法上、一年前までの届出制となっております。

【国交省回答④】
また、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

【国交省回答⑤】
近年、鉄道事業者の厳しい経営状況、少子高齢化に伴う担い手不足を受け、駅の無人化やみどりの窓口の縮小、



要請する植田委員長

【国交省回答⑥】
協賛会を設置している国土交通省としては、客観的なファクトとデー

【国交省回答⑦】
また、基本方針において、利用者のニーズを把握する方法として、公聴会・ヒアリングを行う、又は別途住民説明会を行うなど、その地域に相応しい方法を選択することとされており、今後の協議に際しては、関係者の意見を適切に把握できるよう取り組んでまいりたいと考えており

【国交省回答⑧】
また、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

【国交省回答⑨】
近年、鉄道事業者の厳しい経営状況、少子高齢化に伴う担い手不足を受け、駅の無人化やみどりの窓口の縮小、

【国交省回答⑩】
また、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

【国交省回答⑪】
近年、鉄道事業者の厳しい経営状況、少子高齢化に伴う担い手不足を受け、駅の無人化やみどりの窓口の縮小、



要請する高木業務部長

【国交省回答⑫】
また、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

【国交省回答⑬】
また、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

【国交省回答⑭】
また、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

【国交省回答⑮】
また、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

