



挨拶する佐野川谷主査

挨拶する宮崎委員長

挨拶する
吉川はじめ衆議院議員

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日に衆議院第2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。

国土交通省への要請行動は、立憲民主党・国会対策委員会副委員長の吉川はじめ衆議院議員の紹介で取り組まれた。吉川議員には忙しい中、要請行動の冒頭で挨拶を頂いた。

要請行動の司会進行は本部の岩元孝信書記長が行い、国土交通省からは鉄道局の

労を代表して宮崎浩則委員長が挨拶した。その後、国土交通省を代表して鉄道局の佐野川谷尚輝総務企画課室主査からの挨拶を受け要請行動へと移った。

国土交通省からは鉄道局の総務課企画室、鉄道サービス政策室、旅客輸送業務監理室、鉄道事業課貨物鉄道政策室、JR担当室・地方鉄道再構築推進室、鉄道政策課、幹線鉄道課、機構監査地域調査室、技術企画課、施設課、安全監理官室、物流・自動車局旅客課より22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岩村儀一委員長(北海道本部)、伊藤隆夫委員



港区新橋 5-15-5
国鉄労働組合中央本部
☎ 03-5403-1640

発行人 宮崎浩則
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・17 村山富市元首相が死去、101歳、自民党連立政権、戦後50年談話、10・20 自民党と日本維新の会が閣外協力で連立政権

合意、企業・団体献金禁止は棚上げ、臨時国会で議員定数削減法案の提出を約束、10・21 高市早苗新内閣が発足、「裏金議員」7人を起用、所信表明で労働時間の規制緩和と安保3文書改定、防衛費GDP比2%引き上げの前倒し達成を明言

10・28 高市首相が「安倍路線」の継承者を自負し、トランプ米大統領と初会談、10・30 トランプ米大統領が国防総省に核実験再開を指示したとSNSに投稿、10・31 高市首相が習近平中国国家主席と初会談、台湾問題では互いにけん制

11・4 N.Y.市長に民主派左派のマムダニ市長当選、初のイスラム教徒▽米民主党政が2知事選も勝利▽米CNN世論調査がトランプ支持37%、不支持63%と発表、11・7 高市首相が衆院予算委で「台湾有事は存立危機」と答弁、中国は反発

国労本部HP QRコード



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・存続・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・制度課題等について要請し、意見交換を行ってきた。



第219臨時国会は、「衆議院議員定数の1割削減」が焦点の一つとなった▼自民党と維新の会が連立合意に

今こそ平和といのちと人権を！ 11・3憲法アクション開催

日本国憲法が公布された11月3日に、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主催による、「今こそ平和といのちと人権を！11・3憲法アクション」が国会議事堂正門前で開催され、2300名の労働者・市民が参加した。

オープニングライブのあと、参加者によるコールで集会が始まった。

主催者を代表して、戦争をさせない1000人委員会の染裕之さんが、「高市政権は異次元の軍拡に突き進もうとしている。平和と民主主義を誓った戦後の原点を見つめ直すことが戦後80年に問われている。平和憲

法の理念のもとに、世界の恒久平和実現へ不断の努力を続けよう」と挨拶した。

続いて立憲野党からの挨拶が行われ、社民党のラール石井副党首、立憲民主党の阿部知子衆院議員、日本共産党の田村智子委員長が挨拶を行い、「大軍拡、9条改憲の動きは『戦争だけはだめだ。平和で安心して暮

らせる社会であってほしい」という願いすら破壊するもので、国民の思いとは相いれない。危険な高市政権を短命に終わらせ、日本国憲法のもと新しい政治をともに

つくりたい」と呼びかけた。「沖縄の風」からは伊波洋一参院議員のメッセージが紹介された。

スピーチでは、元朝日新聞記者で国際ジャーナリストの伊藤千尋さんが、「世界は混乱に陥っているが、憲法9条を持った日本の79年の歴史を世界に広げよう」と訴えた。日本女医会会長



11・3憲法アクション

先日の参議院議員選挙では、「日本人ファースト」や「反グローバリズム」といった保守的な政策を掲げる参政党が大きく議席を伸ばしたが、差別と憎悪の連鎖は、ウクライナやパレスチナに見られるように国家や民族間の紛争へとつながりかねない。

その後、リレートーク、行動提起を受け集会を終えた。



憲法アクション参加の組合員

とりわけ世界的潮流として保守ポピュリズムが台頭するなか、10月4日に行われた自民党総裁選では、改憲と外国人排斥を掲げる高市早苗総裁が選出され、10月21日に衆参両院本会議の首相指名選挙で高市総裁が第104代内閣総理大臣に指名された。

すべての人が人間としての尊厳を持ち、ともに生きる自由で公正な社会を築くために、今こそ平和憲法の原点を見つめ直すことが問われている。

と、改憲NO! 軍拡NO! 差別NO! 誰もが安心して暮らせる社会を! 今こそ平和といのちと人権を! 2025 11・3憲法アクション

を切る改革」だと喧伝するが、定数削減は削減された議員で代表される国民の声を切ることにになり、有権者と国会との「民主主義の距離」が拡大することとなる▼日本国憲法は43条で国会議員を全国の代表として位置付けており、国民の声を反映させるためには、得票率に応じて政党に議席を配分する比例代表制が最もふさわしく、死票を出し、大政党に議席の独占をもたらし、少数政党、少数意見を国会から排除する小選挙区制はふさわしいものではない▼国会に国民の声が反映されないことへの不信や不満のために「右翼ポピュリズム」に走り、「無駄な議員はいらない」との考えに陥りやすい傾向がある▼選挙制度は身近な問題として捉えにくいのが、「失われた30年」といわれる経済停滞期と小選挙区制導入30年は時期が重なっていることを捉えるならば、消費税や大軍拡、社会保障削減をはじめ、悪政の根源には自民議員を過大に当選させる小選挙区制が背景にあることを忘れてはならない。(因

11・14国土交通省要請行動

国労本部は11月14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、⑥2026年春闘に向けて、⑦国労結成80年記念労働講座およびレセプションについて、⑧第196回拡大中央委員会について、⑨第13回国労フクシマ交流・視察学習会についてなど、喫緊の課題についての意思統一を行った。

その後、会場を衆議院第2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15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。

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の支援」が盛り込まれている。

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従事者の

人材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、交通事業従事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。

ついで、都市および地域公共交通の維持・確保に向けて人材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っていたこと。

さらに、JR各社において、「将来への希望と誇りが持てない」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材基盤を強化する取り組みとして技術継承や教育の充実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した

こと。

【国土交通省回答①】

人材確保のためには、賃上げが非常に重要であり、令和6年4月に、鉄道運賃水準の算定根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」を改定し、鉄道事業者における賃金上昇を適切に運賃に反映できる方法に見直しました。

また、若年者の雇用拡大につなげる観点から、運転免許受験資格を「20歳以上」から「18歳以上」に見直しました。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、「特定技能制度」に、鉄道分野を令和6年3月に追加し、現在、鉄道事業者等において受入れが進められているところで

す。さらに、本年3月には、「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を締結し、防衛省、鉄道事業者等と連携しつつ、退職自衛官を鉄道分野でも活用できるよう取組みを進めております。

鉄道事業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。このため、鉄道構造物等の維持管理に関する分か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。

引き続き、鉄道業界における担い手確保や人材育成に係る取組みを推進してまいります。

【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について、JR四国は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年度末までの支援継続が行われています。

経営を取り巻く厳しい経営環境から、JR三社に対しては、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ながら、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発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。

【国労要請④】

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、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いただくこと。

また、鉄道の運賃は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際しては、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

います。鉄道および鉄道貨物運賃の総括原価方式の見直しや柔軟化を図ることによって、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

を実現するよう見直しを図っていたこと。

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②】

JR北海道、JR四国及び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。また、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、災害復旧事業に要する費用の一部を補助しております。

国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、引き続き、鉄道軌道整備法

【国土交通省回答④】

鉄道路線の廃止については、鉄道事業法上、一年前までの届出制となっております。

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（※）において、国鉄改革の経緯を踏まえ、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。（※）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に関する指針

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

要請する岩元書記長（本部）



に基づき制度の活用とともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいります。

【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・地域協議会がいっ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

とを考えております。

鉄道運賃・料金制度については、2022年2月に交通政策審議会に「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を設置して、これからの時代に求められる制度のあり方や、今後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がなされました。

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。

これを踏まえ、国土交通省では、①政策的に必要性が高い設備投資を加速化することや、②近年の動力費や人件費等の上昇を踏まえ、これら

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「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」と明記されていることから、地方公共団体に対し、課題解決のために関係主体として積極的に関与するよう、国がリーダーシップを発揮していただくこと。

このため、国としては、令和5年の地域交通法の改正等により、上下分離などの方式による地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた取組みを後押しするための制度面・予算面での新しい枠組みを整備したところです。

こうした支援策を最大限に活用し、地域において利便性や持続可能性の高い地域公共交通が実現するよう引き続き取り組んでまいります。

を適切に総括原価に反映すること等を可能とするため、2024年4月に収入原価算定要領を改定したところです。

一方、現行制度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

ます。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です。

国土交通省としては、これらのことも踏まえ、引き続き

【国土交通省回答⑤】

大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できていないローカル鉄道については、その再構築を図っていくことが課題であり、地域の関係者が十分に議論を行い、利便性や持続可能性の高い地域公共交通を実現することが重要と認識しています。

このため、国としては、令和5年の地域交通法の改正等により、上下分離などの方式による地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた取組みを後押しするための制度面・予算面での新しい枠組みを整備したところです。

こうした支援策を最大限に活用し、地域において利便性や持続可能性の高い地域公共交通が実現するよう引き続き取り組んでまいります。

検討を行ってまいりたいと考えております。

また、貨物鉄道の運賃については、上限認可制ではなく、荷主との相対で決定されることとなっておりますが、JR貨物においては、コスト、人件費の高騰に対応するため、2026年4月に基本運賃を9%改定することとしております。

【国労要請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ます。

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されることも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



国土省に要請書を手渡す
宮崎委員長（中）



要請する岩村委員長（北海道）

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っていますが、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と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ただくこと。

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。事業者にとっては相当な負担を課すものとなっています。

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、地方の鉄軌道では施設や設備、車両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



要請する伊藤委員長(東日本)

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。

【国交省回答⑤】

《災害復旧事業の見直しについて》

鉄道軌道整備法に基づく補助制度の要件のうち、年間運輸収入の算定方法については、災害を受けた日の属する事業年度の前事業年度末から遡り一年間における当該路線の運輸収入と規定されており、当該路線に着目した評価を行っています。

また、黒字会社の赤字路線に対する補助制度については、被災した路線の早期復旧を促し、地域住民の生活や経済活動に著しい障害を与えないために特別に支援するもので、その趣旨から、復旧後の路線の運営が継続されることを前提に行われる必要があるため、長期的な運行の確保に関する計画を確認しております。

また、黒字会社の赤字路線に対する補助制度については、被災した路線の早期復旧を促し、地域住民の生活や経済活動に著しい障害を与えないために特別に支援するもので、その趣旨から、復旧後の路線の運営が継続されることを前提に行われる必要があるため、長期的な運行の確保に関する計画を確認しております。

通となった場合は、復旧するまでの間における代行バスの実施について、利用者利便を確保するため、関係者間と連携しつつ、適切に取り組んでまいりたいと考えております。

《災害時における生活物資輸送などの円滑な流通について》

災害時における貨物鉄道の代行輸送力強化のため、コテナホームの拡幅等の駅改良について支援しております。

このほか、災害時の迅速な代行輸送を実現するため、JR貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方運輸局等の官民が一体となった会議を開催し、BCPの策定も進められているところです。

《代替輸送等の鉄道ネットワークの維持について》

大雪や豪雨等の自然災害によって鉄道路線が不通となった場合、利用者利便の確保の観点から、鉄道事業者自らが代行バスの運行などを実施しております。

国土交通省としては、自然災害により鉄道路線が不通となった場合は、復旧するまでの間における代行バスの実施について、利用者利便を確保するため、関係者間と連携しつつ、適切に取り組んでまいりたいと考えております。

の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の整備目標を踏まえ各鉄軌道事業者で整備を進めていただき、令和5年度末時点で、全体で2647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559番線が整備済みとなっているところです。

《鉄道構造物の老朽化等について》

ご要望の設置基準数の見直しについては、本年6月に「バリアフリー法および関連施策のあり方に関する検討会」から公表された、令和8年度以降の次期整備目標に係る最終とりまとめを踏まえ、ホームドアに関しては、令和12年度までに全体で4000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900番線を整備目標に設定する方向で手続が進められて

いるところです。

【国労要請⑦】

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。

国土交通省としては、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度など利用者の広く薄い負担も得た施設整備地方部では予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、鉄道駅のバリアフリー化を推進してまいります。



要請する原田委員長(九州)

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取扱いを定めて実施するよう指導しています。

駅の無人化につきましては、引き続き無人駅ガイドラインなど、無入駅を安全・円滑に利用することが出来るよう、「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライ

ン」を作成したほか、令和6年7月より実施していた「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」において、安全性・利便性を確保するための必要最小限の設備の設置や施策を可能な限り実施した上で駅の要員配置を見直すよう努めることとする旨とりまとめております。

その他、利用者等による見守りについて、毎年、全国の鉄道事業者と障害者団体、国等が連携して「声かけ・サポート運動」強化キャンペーンを行うなどの取組も行っているところです。

国土交通省としては、引き続き無人駅ガイドラインなどの内容を最大限尊重して対応いただくよう、鉄道事業者に働きかけてまいります。

客の安全及び異常時の避難誘導など基準を設けて輸送の安全を確保するよう鉄道事業者を指導していただくこと。

【国交省回答⑥】

確実な検査の実施及び事故防止関連設備や保安に資する設備の設置は、原則として鉄道事業者において対応するものと考えておりますが、国土交通省としては、機会をとらえて鉄道事業者に指導・助言するとともに、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。



要請行動風景

して鉄道事業者において対応するものと考えておりますが、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。

【国交省回答⑦】

《並行在来線や貨物鉄道ネットワークについて》

我が国の貨物鉄道は、JR旅客各社等の保有する線路をJR貨物が使用する形で運行されており、JR貨物がJR旅客会社を支払う線路使用料については、JR貨物の経営の安定に資するためアポイントメントに基づき算出されていますが、JR旅客会社の負担となっていることから、JR旅客会社・JR貨物双方の負担が軽減されるよ

【国労要請⑥】

JR東日本では、昨年9月と今年3月、二度にわたって東北新幹線で車両の連結が外れ、分離する重大インシデントが発生し、6月には新型車両「E8系」で電力供給装置の不具合から加速できなくなる車両故障が発生、8月には「やまびこ63号」で自動的にブレーキがかかる輸送障害が発生しました。

何よりも鉄道輸送の最大の使命は安全輸送の確保にあり、事業者であるJRとこれを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保していかなくてはなりません。

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っていたことともに在来線も含めて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。

特にバリアフリー法に基づく基本方針では、ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたって、1日当たりの平均利用者数が3000人以上の鉄軌道駅と、2000人以上30000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を、原則として全てバリアフリー化するこ

とや、ホームドア等については鉄軌道駅全体で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などが、それぞれ2025年度までに実現することを掲げられていますが、今後さらに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を図っていただくこと。

また、鉄道における自動運転導入にあたっては具体的なルールづくりを行い、駅の無人化や列車のワンマン運転にあたっては障がい者をはじめ、駅利用者の見守りや介助要員の確保、さらには乗降時の旅

現在、「TUNAG」アプリ登録中!

◎国労は、情報発信アプリ「TUNAG」(つなく)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」(つなく)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。

交運労協第41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9日に東京都・全日通霞が関ビルにおいて第41回定期総会を開催し、2025年活動方針が承認された。

上村良成副議長（JR連合会長）の開会挨拶のあと、総会の成立を確認し、総会議長として、伊藤将代議員（私鉄総連、平山陽介代議員（国労）を選出し議事が進められた。

交運労協を代表して池之谷潤議長は、「唯一の被爆国として核不拡散と核軍縮を訴



主催者挨拶する池之谷議長

敗されたことは痛恨の極みである。最後に、懸案である財政基盤の確立に向け、再来年の総会では、財政基盤の確立を全体で確認し、交通運輸・観光サービス産業がさらに発展できる運動の強化を築き上げてまいりたい。さらなるご支援とご協力をお願いしたい」と挨拶した。

続いて来賓とし

て、連合の芳野友子会長、厚生労働省の原口剛政策統括官、国土交通省の池光崇公共交通政策審議官、立憲民主党の野田佳彦代表、国民民主党の古川元久代表代行、政策推進懇談会の近藤昭一会長から挨拶を頂いた。

全 労 協

第37回定期全国大会開催

全国労働組合連絡協議会（全労協）は9月28日（29日）、東京都文京区の全水道会館に於いて第37回定期全国大会を開催し、全ての労働者が物価高騰に負けない賃金と生活を勝ち取る闘いなどを柱とする運動方針を決定した。

大会は議長団に望月吉春代議員（全国一般全国協議会）と萩原崇代議員（東京清掃労働組合）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は、「2025春闘は物価高騰に勝つことができなかった。厚生労働省で進む労働基準法の見直しは、労働者を守る『最低基準』が、単なる『目安』に格下げされようとしており、ナショナルセン

祝電・メッセージ披露のあと、慶島議治事務局長が2025年活動経過報告、時田純司事務局長が2025年決算報告、金子康之会計監査より会計監査報告が行われた。次に慶島事務局長が2026年活動方針（案）、時田事務局長が2026年予算（案）を提案した後に討論に入った。

発言は、福森敬和代議員（J

R連合）から、①JR二島・貨物会社の経営自立について、②新幹線ネットワークに関する政策提言。菊池朋美代議員（航空連合）から、①第4回航空・観光シンポジウム、②今後の国内線のあり方、③男女平等参画推進の取り組みについて、荒木ユイ代議員（JR総連）から、①ローカル線の維持・活性化、②物流ネットワークの維持・活性化につ

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。

採択に続き、役員推薦委員長の溝上泰央副議長（全自交労連）より、2026年役員体制について、池之谷潤議長の再任をはじめ、事務局に時田純司事務局長、福森敬和事務局長を新たに選出する提案がなされ承認された。国労

からは宮崎浩則中央執行委員長、鉄道関連労から国労首都圏地本の鎌田博一執行委員長が幹事に選出された。

総会宣言案を福森事務局長が読み上げて採択され、すべての議事が終了した。

議長団解任後、櫻田あすか副議長（サービス連合）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。

2025ピーススクールに参加して

近畿地本青年部 澤井 正磨

憲法、原水禁・原発、安全保障・軍拡、人権についての講義を受けました。

労働組合と平和活動の相互の関係性や安全保障の意義

現代の問題点、社会情勢について大変勉強になりました。そして全てのテーマは憲法に通ずるものだと感じまし

た。特に憲法の講義で『批判があることは必ずしも悪いことではない』その言葉が印象に残りました。

講義の要を気付きました。「三人寄れば文殊の知恵」多くのの方の意見を聞くことの重要性も勉強になりました。

爆ドームの保存や原爆の子の像の設計は学生の方達の声のおかげです。今回案内してくださった方も高校生平和大使を務めていらっしやいます。

強い意思がないと活動することとはできないと感じました。今回の活動により見識を深めることができ、且つ平穩に生活を送れていることに感謝をしなければいけないと感じるきっかけになりました。

伝えられていることです。原爆ドームの保存や原爆の子の像の設計は学生の方達の声のおかげです。今回案内してくださった方も高校生平和大使を務めていらっしやいます。

強い意思がないと活動することとはできないと感じました。今回の活動により見識を深めることができ、且つ平穩に生活を送れていることに感謝をしなければいけないと感じるきっかけになりました。

強い意思がないと活動することとはできないと感じました。今回の活動により見識を深めることができ、且つ平穩に生活を送れていることに感謝をしなければいけないと感じるきっかけになりました。

強い意思がないと活動することとはできないと感じました。今回の活動により見識を深めることができ、且つ平穩に生活を送れていることに感謝をしなければいけないと感じるきっかけになりました。



主催者挨拶する渡邊議長

ターの垣根を超えた取り組みが必要だ。7月の参院選挙では、『日本人ファースト』を掲げる排外主義の政党が躍進するなど、憂うべき情勢にある。外国人労働者を『共に働く仲間』として迎え入れ、彼らの権利確立、賃金労働条件の改善を進めていかなければこの社会は成り立たない」と挨拶した。

来賓挨拶は、社会民主党のラサール石井参議院議員、中小労組政策ネットワーク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、中岡基明顧問の順に行われ、大会2日目に全日本建設運輸連帯労働組合の小谷野毅書記長が行った。

2024年度経過・決算報告及び会計監査報告。2025年度活動方針・予算案の提案が行われ、大会1日目を経過に関する討論、2日目は運動方針案に関する討論を中心に行われた。

大会を通じて代議員からは多岐に渡る発言が行われた。特に最賃では、「最低賃金改定の発効日が約半年近く遅

る。これが恒例となるのは大問題だ。全労協として取り組みを」など、発効日の大幅先送りへの懸念の表明が続き、「国際労働機関（ILO）条約では最賃を『労働者とその家族の生活に必要な水準』と定めている。日本で必要な水準はいくらか、広く運動を起こしてほしい」との要望が出された。

また外国人労働者の問題では、「神奈川県内の自動車部品工場では外国人労働者が『構内下請け』とされ、賃金は最賃近傍、各種手当、交通費が支給されないなど、『外国人優遇』どころか『冷遇』の差別的処遇だ。外国人技能実習機構の立ち入り調査では7割以上の事業場で労基法違

反が確認された。自民党は違法外国人ゼロ」と言うが、違法状態を外国人に強いている。労働組合が是正させなければならぬ」などの発言が行われた。

国労からは高崎地区本部の倉林誠委員長がローカル線問題で発言した。

関口広行事務局長の、「26けり春闘で物価上昇を上回る賃上げを勝ち取る。最賃の発効日の基本は10月。遅れる場合は差額支払いを経営側に求めつつ、社会にもアピールしていく。労働基準関係法制見直しについて、『労使自治』の名による『従業員代表制』には反対し、労働組合の活性化策の検討と、過半数労組の適正選出のための制度整備を求めていく。外国人労働者に対する官製ヘイトを許さず、国際連帯を強めていき、反戦平和を求め、原発再稼働、沖縄辺野古新基地建設、軍事合同演習に反対していく」との集約を受け、賛成多数で運動方針が採択された。

役員改選では、引き続き渡邊洋議長―関口広行事務局長体制が確認され、国労からは副議長に本部の岩元孝信書記長、常任幹事に瀧口良二中央執行委員が再任された。

がん保険の枠を超え、一人ひとりに最適な安心を

保障と相談サポートで

あなたによりそう
がん保険
ミライト

No.1 アフラック
がん保険
契約件数
※各社の総合報告書などに基づくアフラック調べ(2024年3月時点)



〈募集代理店〉アフラックは代理店制度を採用しています

アベニール株式会社
〒105-0004 東京都港区新橋5-15-5 交通ビル3階
Tel.03-3437-6810

〈引受保険会社〉

「生きる」を創る。

Affac

アフラック生命保険株式会社

法人第二営業部
〒163-0456 東京都西新宿2-1-1 新宿三井ビル20階
Tel.03-6385-9829

W3A339

AFP738-2024-0472-2306007 31H22H

保障と相談サポートで一人ひとりに最適ながん保険

幅広い
保障

アフラックの
よりそうがん相談
サポート^(*)

がん治療だけでなく、がんの検診後の精密検査、診断前の通院、治療から治療後の生活サポートまで、幅広くがんに対する備えを提供します。

専門知識を持ったよりそうがん相談サポーターがあなたの不安や悩みを傾聴し、適切にサポートします。

※アフラックのよりそうがん相談サポートは、Hatch Healthcare株式会社提供のサービスであり、アフラックの提供によるサービスではありません。よりそうがん相談サポートおよび案内する各種サービスの内容は、2025年3月17日現在のものです。将来予告なく変更または中止される場合があります。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.allac.co.jp/keiyaku/gansoudansupport.html)をご確認ください。

※商品の詳細は「インフレット」[契約概要]などをご確認ください。