

第35回全国定期大会討議資料（抜粋）

2019年度

活動方針（案）

1. 安全確立の取り組みと信頼回復にむけて

2005年4月25日の福知山線列車事故や2007年8月8日の東海道線貨物列車後退事故、2017年12月11日の東海道・山陽新幹線重大インシデント、2017年12月16日の千早操車場構内死亡労災事故をはじめとする重大事故の責任と教訓を踏まえ、安全の確立を運動の最重要課題に位置づけて運動を進めています。事故を決して風化させることなく、悲劇を二度と繰り返さない決意を固め、「ヒューマンエラー」は結果であり原因ではない」との理念のもと、グループ労組を含めた全ての職場と連携し、安全最優先の職場をつくる取組を進めることとしていかなければなりません。働く者の安全確保が、ひいては鉄道全体の安全向上につながる認識に基づき、引き続き安全確立を重点テーマに位置づけて取組を強化してまいります。「人間は必ずミスをする」とを前提にした実効ある安全対策を構築し、これまでの運動を充実、強化させて、グループ会社も含め、JR連合が作成した重大労災防止の行動指針のいっそうの理解浸透

と「指針」を活用した職場の安全確立への取り組みを進めていくこととします。

事故防止のためには、ヒューマンエラー、ヒューマンファクターに関する正しい認識を深め、エラーを起こした者の側に立ち、起こった結果から事故防止につながるための対策を検討するといった基本認識や安全文化を、労使ともに浸透させていくことが重要です。

引き続きあらゆる機会を捉えて組合内はもとより、JR貨物会社・グループ会社のトップから職場の隅々までこの方針を浸透させ、実効性のある安全対策が講じられるよう、チェック・提言活動などを展開していくこととします。

全国各地において、手ブレレキ扱い不良・入換不良、信号違反・速度超過・虚偽報告・保安装置取扱い不良・危険品漏洩・信号取扱い不良等、様々な事象が日々起きています。現実を重く受け止めなければなりません。会社は、列車の衝突、脱線、火災などの重大な事故と、それにつながる6つの特定事故（居眠り運転・信号違反・手ブレレキ扱い不良・コンテナ開扉・車両部品落下・危険品漏洩）の絶滅、死亡や重大な後遺症につながる労働災害（触車、感電、墜落、交通事故など）の絶滅を安全目標としていますが、発生原因を探ると、そのほとんどが「作業手順を怠る」「作業マニュアルを無視」「作業ダイヤを

勝手に変更」となっています。「安全は絶対に譲らない」という信念のもと、東海道線天竜川駅構内での緊締装置落下、動画を見ながら乗務し信号違反を犯す、千早操車場構内死亡労災といった過去の事故を決して忘れず、今後決して事象や労災を絶対に起こさないという決意を固め、安全最優先の取り組みをしていくこととします。

勝手に変更」となっています。「安全は絶対に譲らない」という信念のもと、東海道線天竜川駅構内での緊締装置落下、動画を見ながら乗務し信号違反を犯す、千早操車場構内死亡労災といった過去の事故を決して忘れず、今後決して事象や労災を絶対に起こさないという決意を固め、安全最優先の取り組みをしていくこととします。

＜具体的には＞
1. 会社は、「ヒヤリハット報告」が提出された際、機敏に対応しているのかチェックしてまいります。

2. 脱線事故等、重大な事故が発生した場合は、会社との協議を行い、二度と事故が起らないよう取り組んでまいります。

3. 荷役作業に関わる事故については、各ロジ労組と連携をとって問題解決に努力します

4. 安全衛生委員会は機能しているかチェックしてまいります。

5. JR連合が開催する、安全シンポジウム・業種間安全検討会・安全対策委員会に積極的に参加します。

6. 会社との安全経営協議会では、安全対策を積極的に講じるよう強く要請してまいります

2. 組織強化・拡大・民主化の取り組み

引き続きJR連合が進める運動を軸に取り組んでいくこととしますが、一番の基本は、「一つの目標に対し、みんなが共有し、何でも話し合える、ストレスの無い楽しい組合にしよう」です。また、「貨物モーダルシフトPT」の最終答申を踏まえ、具現化に向けた政策活動を柱に取り組みを進めることが重要です。こうしたJR連合や貨物鉄産労の取り組みを目に見える形で実践することを通じて、他労組組合員への働きかけや声掛けにつなげていく必要があります。

組織の減少は確実に進んでおり、拡大取り組みの停滞感が否めません。また、各地区において組織の先頭になって引張ってきた役員の方々が、次々と退職年齢を迎え、今後のかじ取りを誰が担っていくか大きな課題となっています。これを乗り越えるため、加入してくれた仲間のためにも、全組合員が総力をあげて、課題解決にむけ全力で取り組むこととします。

＜具体的には＞

1. 貨物提言の学習会を各地区本部でさらに深度化させ、貨物提言を前面に押し出し、他労組との政策要求を比較してもらいながら、加入オルグを行うこととします。

2. 各地区本部は、実現可能な組織拡大運動方針を提起することとします。

3. 青年部員の「個の質の強化」を念頭に置いた様々な取り組みを指導することとします。

4. 3ロジ労組との連携を強め、他のグループ労組へも貨物連合加盟を働きかけることとします。

5. レク活動については、各地区本部のレクを事前に全国に紹介し、相互交流が行えるようにすることとします。また、ユースラリーや、各県協・地協主催のレクに積極的に参加していき、JR連合の仲間と交流を図っていくこととします。

3. 政策活動への取り組み

JR連合と共に、政策課題への取り組みを重要な柱と位置づけ、これまでさまざまな活動を展開してきました。引き続き、JR産業が将来に亘り希望の持てる産業であり続けることができるよう、働く者の視点で各種政策課題を抽出するとともに、課題への短期的な対処方はもとより、今後の鉄道をはじめとする公共交通の中長期的なありべき姿・方向性についても検討しつつ、継続的な取り組みを進めていかなければなりません。また、多頻度化・大規模化する自然災害による被災からの復旧や鉄道構造物の老朽化への対応など、早期に対処すべき課題も数多く顕在化しています。迫り来る厳しい現実に対し、私たちJR産業は、その社会的使命からも真摯に向き合い、確実に対処していかなくてはなりません。多岐に亘る継続課題への対処をさらに深度化・前進させるべく、産業政策委員会の活動を一層力強く展開するとともに、JR連合・JR各単組との連携を強化し、JR連合・貨物鉄産労の主張を連合や交通労協の活動に反映させる取り組みや、他産別との情

報交換・連携を深める活動を推進してまいります。

さらには、グループ労組の抱える産業政策課題についてもエリア連合やJRグループ労組連絡会幹事会、あるいは分科会活動などを通じて、可能な限り具体的に抽出し、活動に反映する取り組みを強化してまいります。貨物鉄産労はJR連合と共に、引き続き総力を挙げて、積極的かつ機動的に政策活動を推進していくこととします。

3-1 「チーム公共交通」「チーム地域共創」の形成にむけた取り組み

(1) プロジェクト活動の答申に基づく提言内容の発信強化

「鉄道特性活性化PT」の最終答申内容、すなわち、「チーム公共交通」「チーム地域共創」の形成を実現させるべく、内外への発信を行うとともに、関係者の理解を促進する取り組みや働きかけを継続・強化してまいります。

とりわけ、北海道エリアではJR北海道の「単独維持困難線区」問題への対応が行われ、他のエリアにおいても共通の重要課題として、「持続可能な交通体系（人流・物流）」の確立と維持・発展にむけた取り組みを展開します。引き続き、各エリアの動向を注視しながら、「鉄道特性活性化PT」の最終答申をベースにJR連合の主張を発信するとともに、政治・行政に対する働きかけを継続します。

(2) 地方議員訪問を通じたフィードバックの展開

「チーム公共交通」「チーム地域

共創」の形成をさらに進めていくためには、地域の現状を把握すべく、JR連合地方議員団連絡会所属議員を訪問するとともに現地調査を行い、地方自治体との意見交換を重ねることで、課題の把握と知見の蓄積および、さまざまな現場の知恵（暗黙知）の抽出を行い、国交省や政府、政治に対する提言内容の深度化と関係者の理解促進を図っていく必要があります。したがって、こうしたフィードバックを継続的に実施していくこととし、実施にあたっては、JR連合・JR各単組との意思疎通を密に行いながら、JR各社からの意見・要望の集約やフィードバックにも努め、さらには連合や交運労協、他産別との情報交換や連携を強化することとします。

3-2 「交通重点政策」の積極的活用について

JR連合はJRの責任産別としての、抱える政策課題とその解決の必要性について内外に強く発信していくことが必要であり、この間、主要器材として「交通重点政策」を策定し、積極的に活用してきました。

同器材は、2017年度より隔年で策定することとしており、昨年4月には「交通重点政策2018-2019」を策定しました。ついで今年度も、「交通重点政策2018-2019」および補足版を活用し、各方面に対する情報発信に積極的に取り組みます。特に政治・行政をはじめとする関係各方面に、理解・共感・協働を促すべく、精力的に要請行動等に取り組みるとともに、組合員のみならず多くの方の活動の強化を図ることとします。

3-3 2020年度政府予算編成および税制改正にむけた取り組み

JRを取り巻く最新の情勢を踏まえ、前広かつ丁寧に政治・行政や社会に対するリアルな情報発信と働きかけを行い、ひいては政府の予算編成および税制改正に

対し、JR連合の掲げる政策提言を反映する取り組みをJR連合共に展開します。まずは夏期に各省庁が策定する「予算概算要求」に対する政策提言の反映が喫緊の課題であり、その後は政府（関係省庁間）における検討・調整や、各政党の動向を注視し、臨機応変に対応していくこととします。

2020年3月末には、JR貨物を支える「JR貨物が取得した高性能機関車に対する固定資産税の特例措置」、「JR貨物に対する買換特例（長期保有の土地等から電気機関車への買換え）」や非電化路線の地域鉄道ネットワークを支える「鉄道事業に利用される軽油に係る地球温暖化対策のための税（石油石炭税の重課分）」についての還付措置などの重要な税制特例措置が適用期限切れを迎えます。これら予算の確保や税制改正に関する要望実現にむけては、すで

に「交通重点政策2018-2019」への反映を図りましたが、国会議員懇や議員フォーラム議員および地方議員団連絡会の所属議員との連携を強化し、関係各方面への必要な対応を行ってまいります。

3-4 各種重要政策課題への対応について

JR各社は、会社ごとに取り巻く経営環境や所管エリアの特性に応じた課題を数多く抱えていますが、鉄道事業者共通の大きな課題も顕在化しています。とりわけ、多頻度化・大規模化する台風・集中豪雨や地震等の自然災害による被害からの復旧対応や予防保全的な防災対策の強化、在来線の鉄道構造物（トンネル・橋梁等）の著しい老朽化に伴う大規模改修の必要性などが挙げられます。また、地球環境負荷の低減やトラック運転者不足への対応といった観点からも、鉄道・船舶への貨物モーダルシフトを基礎とした、効率的な物流網の構築が求められています。

引き続き、これら重要課題に対して、能動的かつ前広に対処すべく、JR連合・JR各単組、同様の課題を抱える他産別、そして連合や交運労協との連携・情報交換を密に行いながら、政策課題の解決にむけた取り組みを展開します。

また、国会議員懇や議員フォーラム、および地方議員団連絡会の所属議員との連携を強化し、関係各方面への必要な対応を行ってまいります。

3-4-1 鉄道の災害復旧、安全・防災対策の強化

近年、台風や集中豪雨、大地震

などの激甚災害によって鉄道が被災する事例が毎年のように発生していますが、その大半は、鉄道用地外からの土砂流入や河川の氾濫によるものです。また被災箇所が広域に及ぶケースが多く、鉄道事業者の復旧費用は甚大となつています。とりわけ経営体力の脆弱な事業者や利用が極端に少ない地方路線の場合、事業者負担だけの復旧は難しく、早期復旧の足枷になるばかりか、路線の廃止をも視野に入れた対応に迫られることもあります。

現行の復旧支援スキームである「鉄道軌道整備法」に基づく災害復旧補助制度は、拡充されたとはいえず適用要件が限定的であり、また助成額（補助率）にしても十分ではないうえ、自然災害の大規模化・多頻度化の傾向や、事業者や自治体の被害状況や財政状況等の実態に鑑みると、近年の状況に即したものはいえません。同法案可決時の附帯決議に盛り込まれた適用時・適用後の関係者の連携・協働、同制度のさらなる改善をはじめとして、地方自治体や鉄道事業者の負担を軽減させるスキームの構築を引き続き求めてまいります。加えて、地方行政における抜本的な治山・治水事業とあわせて総合的な対応が必要であり、国が財政支援を積極的に行うことにより、地域における総合的な防災対策の強化を図ることが肝要であり、強く求めてまいります。一方、この間発生した自然災害による鉄道被災への対応等から、復旧にむけた国や地域との連携・協働の推進、人流・物流ネットワークの施設・設備強化、代替輸送手段確保・結節

点強化などが課題として強く顕在化しました。これらを解決することは、JR産業としての政策課題解決にとどまらず、日本全体の社会生活・経済活動を安定させることにも寄与するといえます。観点からも取り組みを進めていきます。あわせて、当該被災地域の復興にむけた施策として観光需要促進などについても求めていきます。

3・4・2 鉄道構造物・設備の維持更新への対応

橋梁やトンネルをはじめとする鉄道構造物は、今後さらなる老朽化に直面し、その改修に多額の経営資源を投下せざるを得ない状況が想定されています。そして、近年の自然災害による鉄道被災の状況からは、建設後100年を超えるような老朽化した橋りょうが倒壊等するケースが目立つており、橋りょうの復旧には長期間を要する傾向があることもかまらず、対応の必要性が高まっています。

一方、地方路線の比率の高い事業者にとつて、設備更新が経営に重くのしかかっており、必要な投資が難しい事業者も散見され、安全確保に支障をきたすことが危惧されます。高齢化・人口減少のさらなる進展により、事業者の経営はますます逼迫していくことが想定され、設備更新や安全に係る投資を、鉄道事業者が一義的に担うことは当然としても、赤字路線を含めたすべての事業者の経営努力を原則とする現行制度では、実効ある安全対策はなかなか進展せず、安全水準の格差が生じかねません。

鉄道も国の根幹を支える重要な社会資本であり、他の社会資本（道路・河川・港湾等）の取り扱いに準じた公共財としての扱いや、支援の強化が求められます。現在、鉄道構造物や設備の老朽化対策・維持更新に関しては、国

からの直接的な支援スキームとして、鉄道施設安全対策事業費補助・鉄道防災事業費補助による補助制度や一部の税制特例措置等が存在しますが、財源は僅少であることから、補助・支援スキームの拡充と財源確保を求めていきます。なお、新幹線構造物の大規模改修については、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線大規模改修引当金積立制度が活用されているものの、税制特例については2016年度税制改正において経過措置を講じたうえで廃止となり、より老朽化が進む在来線についても、このスキームを参考とした鉄道構造物の大規模改修に対する具体的な支援の検討・実施を求めていきます。

また、多くの在来線区における踏切設備については、立体交差設備を有しない地方路線ほど踏切道が多く有しており、最も事故リスクが高く、より高質の安全精度が求められることから、引き続き維持・メンテナンスに対する公的助成を求めていきます。さらに、踏切設備の整備に対しては、2016年に成立した「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」に基づき、国・地方自治体には、事業者との対話・連携をこれまで以上に重視すること、そして事業者負担への配慮と支援の充実、実効性ある対策の実施を求めていきます。

なお、同改正法の支援対象には含まれていない、いわゆる「作馬道」のような不法に鉄道を横断する箇所等も多数存在しており、事故防止や安全対策については事業者任せとなつていく現実があります。国としての対応は未整備であることから、国および地方自治体と事業者との連携強化やソフト・ハード全般に亘る支援の強化を求めていきます。

3・4・3 JR貨物を長期的に支える仕組みの構築

(1) 経営の根幹を長期的に支える仕組みの構築

JRを取り巻く環境は厳しさを増しており、特にJR貨物は、経営体力が脆弱で厳しい環境下に置かれています。JR貨物はさまざまな経営努力を積み重ねてきていますが、依然として株式市場・完全民営化への道筋は立っていません。国鉄改革以降、経営安定基金や税制特例措置に加え、鉄道運輸機構の特例業務勘定・利益剰余金を活用した経営安定基金の事実上の積み増しや設備投資に係る助成、さらには税制特例措置の延長など、累次に亘る支援策が講じられてきていますが、会社の経営体力はまだまだ厳しい状況と言えます。

JR貨物は、トラック運転者不足や改正物流総合効率化法などの追い風を受け、2018年3月期決算で鉄道ロジスティクス事業の2期連続黒字化を達成しました。しかしながら、輸送シェアは依然として低く、経営体力は外部環境の影響を受けやすいとして脆弱な状況にあります。さらに平成30年7月豪雨によつて長期間の迂回列車、トラック・船舶による代替輸送が実施されましたが、従前の2割程度の輸送量しか補えず、自然災害に対するリダンダンシーの確保が課題であることが鮮明となりました。

JR貨物が総合物流企業グループとしてさらなる飛躍を遂げていくためには、これらの課題とともに、青函共用走行区間など北海道内外の物流網に関する課題など、引き続き解決にむけて関係者と連携を深めていかなければなりません。

(2) 貨物鉄道モーダルシフトのさらなる推進にむけた取り組み

物流業界においては、トラック運転者の人手不足と高齢化が深刻な問題となつており、物流機能にも支障が生じ始めています。わが国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていくうえで、物流事業者や荷主などの関係者が連携して物流ネットワーク全体の総合化・効率化をさらに進め、省力化を図っていくことが必要です。

2016年には改正物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部改正法）が施行され、トラック運転者不足等も相俟つて、同改正法に基づきさまざまな連携事業が生まれています。今後はモーダルシフトを超えた物流関係事業者間、あるいは利用者となる荷主間の積極的な連携・協働を一層加速させていく必要があります。

この間、JR連合は「貨物鉄道モーダルシフトプロジェクト」の最終答申（2015年）に基づき、JR貨物における主体的な業務担当範囲の見直しの必要性を訴え、そして同社の不断の経営努力を前提としつつも、環境負荷低減・大量輸送といった貨物鉄道の有用性およびモーダルシフトの必要性を強く訴えてきました。

今後、貨物鉄道モーダルシフトのさらなる推進にむけて、支援の強化を図っていきます。併せて、社会的要請に基づき維持すべき領域、言い換えれば民間企業としての努力の範疇を超える不採算の貨物鉄道物流網の維持については、公的アプローチ・支援策が求められます。こうした官民連携による物流ネットワークの役割分担を進め、最適化を図ることによつて、さらなる貨物鉄道による物流網の強化、設備投資の充実、利便性向

上・利用促進といったプラスのスパイラルを創出するよう求めていきます。

また、国に対しては引き続き、「総合物流施策大綱2017年度（2016年度）および「総合物流施策推進プログラム」に明記された、モーダルシフトを推進するため各種貨物鉄道施策の積極的な展開と支援を求めていきます。そして、貨物鉄道労とともにJR貨物の経営状況・動向を注視し、引き続き行政のさらなる強力なリーダーシップの発揮と、荷主や他物流事業者等の関係者とのさらなる連携や役割分担の整理をはじめ、物流ネットワーク全体の総合化・最適化の枠組みの構築、環境整備を求めていきます。

3・4・4 整備新幹線を巡る各種課題への取り組み

整備新幹線計画の推進は、2015年1月の政府・与党申し合せをベースとして行われており、とりわけ2015年以降、与党整備新幹線建設推進プロジェクトと同プロジェクト内に設置された委員会および関係自治体等を中心として動きが活発化しています。

JR連合は引き続き、各計画における種々の課題（後述）について、あくまでも現実的で客観的かつ合理的な判断を求める活動を展開していきます。そして「我田引鉄」とも捉えられる動きによつて誤導されることのないよう、関係単組や国会議員懇および議員フォーラム議員等との連携を一層強化し、引き続き政府・与党等の動向を注視するとともに、必要な対応を機動的に行っていく予定です。そして、国土交通省や、党内の国土交通関係の会議体および整備新幹線プロジェクト、衆参

両議院の国土交通委員会の場などをはじめとして、政治・行政に対するさまざまな働きかけを行っています。

(1) 整備新幹線計画の推進に伴う諸課題への対応(並行在来線等)

整備新幹線については、この間、受益の範囲内で定められた貸付料および国・地方自治体の費用負担により整備されてきました。新幹線開業後の並行在来線の維持・安定経営は、生活路線の確保のためにも、さらには貨物鉄道ルート上の確保という観点からも極めて重要な課題です。経営分離後の安定経営のためにも、運行面や要員派遣等でJRが当面の間、全面的に協力すべきと考えますが、国に対しては、地域公共交通の維持・確保という観点から、引き続き支援措置の継続および拡充を求めています。

特に「貨物調整金制度」については、並行在来線を運行する第三セクターにとつての重要な財源であるとともに、JR貨物による貨物鉄道輸送を継続しモーターシフトを推進していくための前提条件でもあります。引き続き同制度による支援の現行レベルの維持および適用拡充、そのために必要となる将来に亘る財源確保を求めています。

また、国策である整備新幹線計画の推進によって発生する事業者の各種不利益・経営負担の増加については、国が責任をもって必要な設備投資や負担軽減策をはじめとする補填措置を行うことを求めています。

(2) 北海道新幹線および青函共用走行区間に関する問題への対応

青函共用走行区間の取り扱いに際しては、何よりも安全を最優先としなければなりません。

また、同区間は貨物鉄道においても北海道本州間における極めて重要な物流ルートを形成していることから、北海道新幹線の利便性を確保しつつも、引き続き貨物鉄道輸送の多頻度かつ定時輸送が担保されなければならぬと考えます。現在、2020年度内に新幹線の高速走行(110km/h)を実施する方向での検討が進められていますが、安全性の確保はもとより、貨物鉄道輸送への影響等を十分配慮したうえで対応を行うべきです。また、安全確保の検証や設備投資等については、国が責任を持って行うことを求めています。

さらには、青函共用走行区間に係る新幹線の高速走行実現にむけた各種技術開発・国費投入のあり方については、上述のような観点に加え、札幌延伸時のさらなる高速化などを視野に入れた中長期的な展望のもと、関係事業者の将来的な経営負担や地域・国の発展等への影響をも踏まえ、総合的な検討とともに、早急に現実的かつ合理的な判断を行うことを求めています。

そのうえで、より現実的かつ将来の人流・物流ネットワーク構築に寄与するあらゆる代替手段(貨物の新幹線輸送・貨客混載・他モードとの連携を含む)の本格的な検討と実施にむけた準備にシフトすること、および必要となる財源の確保を求めています。

2017年3月には、与党整備新幹線建設推進プロジェクトによって北陸新幹線敦賀以西ルートが決定されましたが、現在、詳細なルートの決定にむけた関係調査などが数年がかりで推進されています。一方で、現時点では同ルートの部分に関する建設財源の見通しはなく、北海道新幹線

札幌開業の2030年度以降に着手すると想定した場合、開業は早くても今から約30年後の2040年代半ばとなる見込みです。新幹線は早期に開業してこそ、その経済効果を発揮できることから、今後は、与党プロジェクトの動向等を注視しつつ、財源の確保および並行在来線の経営をはじめとする各種課題についての整理を図り、早期着工への道筋をつけることを求めています。

4. 政治活動の取り組み

「鉄道の特性を活かした持続可能な交通体系づくり」をめざし、安全・安定輸送を基軸とするJRの役割・使命を自覚しつつ、社会の基幹的な公共インフラとしての鉄道の重要性をあらためて訴えてきました。そして、21世紀の鉄道の健全な発展、JR連合の政策、JR貨物に係る課題の解決にむけては、政治活動が極めて重要です。JR連合の政治活動は、混迷を極める政局、一刻と変わる諸情勢に右往左往することなく、非自民・反共産の理念に則り、私たちの抱える政策課題や組織課題の解決を目的とした諸活動に賛同し、協力を得られ、信頼し得る議員個人を支援し、連携を図るという方針で展開していくこととし、貨物鉄産労としてこれに賛同し、国会議員懇および議員フォーラム、JR連合地方議員団連絡会と連携した取り組みを積極的

に進めていくこととします。多岐に亘る交通重点政策の実現や、中長期政策プロジェクトで策定した答申の具現化等にむけて、国会議員懇および議員フォーラムの所属議員との連携を強化し、政府への働きかけをしていく考えです。

さらには、JR労働界の一元化にむけたJR北海道、JR東日本、JR貨物の民主化をめざし、JR総連への革マル派浸透問題をはじめとする組織課題についても、国会議員懇・議員フォーラムの所属議員および地方議員団連絡会の所属議員と連携を図りつつ、あらゆる手段を講じてその実態を国政や地方議会でも取り上げ、内外に発信していくよう取り組んでいくこととします。

4-1. 国会議員懇談会・「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」の連携強化

昨年11月に開催した議員フォーラム第14回総会において、2名の新規加入議員を迎えました。統一地方選で本村賢太郎議員が相模原市長に当選したことから、現在は国会議員懇8名、議員フォーラム56名の体制となっています。国会議員懇については、概ね四半期ごとに開催し、JR連合の抱える組織・政策課題の解決にむけて情勢認識の一致を図り、国政への対応方針を意思統一することとします。

さらには、喫緊に解決すべき交通重点政策の実現を図るべく、国会議員懇と連携を強化した取り組みを展開することとします。また、議員フォーラムは毎年1回の総会を開催し、JR連合の政策・組織課題の解決にむけて意思統一を図るとともに、議員各位と連携した取り組みを展開していきます。そして、JR貨物の諸課題については、JR連合・JR各単組と連携を図りながら議員フォーラム所属議員の拡大と併せ、議員要請や勉強会などの取り組みを進め、議員フォーラム所属議員との連携を図っていきます。

とりわけ、第25回参議院議員選挙後の臨時国会および年明けの通常国会において、JR北海道の「単独で維持困難な線区」への対応、JR貨物への経営支援策などの構築にむけて、関係議員と連携し国会対策を強化していくこととします。また、組合員の政治への関心を高めるために、各エリアで推薦議員と積極的に関係をつくることのできるよう、JR連合・JR各単組ならびにグループ労組と連携した取り組みを展開することとします。

4-2. 地方議員団連絡会の強化・充実

地方議員団連絡会は、公共交通としての鉄道の役割の重要性を提唱し、そして鉄道を活かしたまちづくり、地方路線の活性化といった視点から、地方行政とJRのパイプ役という重要な使命を担っています。JR連合が提唱する「チーム公共交通」「チーム地域共創」の具現化等にむけては、地方議員団連絡会との連携がこれまで以上に重要であり、「交通重点政策」や「チーム地域共創」をつくる9提言などを活用した勉強会などを通じて理解を求め、地方における世論形成を図り、政策実現にむけた取り組みを強化することが必要不可欠です。今年度も引き続き、地方議員団連絡会所属議員との連携のもと、自治体訪問・フィールドワークを実施し、地方における交通行政の実態把握を進めるとともに、政策提言への反映・深度化を進めていくこととします。

4-3. 第25回参議院議員選挙への対応について

第25回参議院議員選挙への対応については、引き続き、関係議員と連携し、国政への働きかけをしていくこととします。

本年7月に予定されている第25回参議院議員選挙では、勤労者・生活者本位の政治を実現するために、選挙区および比例区において、私たちは連合が推薦する候補者の必勝にむけた闘いを展開しなければなりません。改選期を迎える国会議員懇の榎葉賀津也議員（会長・静岡県選挙区）および長浜博行議員（幹事・千葉県選挙区）を最重要候補とし、貨物鉄道労働者としては、比例区 私鉄総連「森屋たかし」候補の必勝に向け、取り組んでいくこととします。

4-4. 次期衆議院解散・総選挙への対応について
本年10月実施予定の消費税増税の動向や、憲法改正にむけた国会発議と国民投票にまつわる動向等については、早ければ本年中にも、遅くとも任期満了となる来年にも衆議院解散・総選挙が実施されるとされていますが、「衆議院は常在戦場である」との認識のもと、政治対策委員会や政治担当者会議を通じて情報を共有し、不測の事態に陥ることのないように取り組んでいくこととします。

4-5. 政治参画意識の向上とJR連合組織内候補の擁立にむけて
JR連合は多岐に亘る政策課題や組織課題を抱えており、その解決にむけては、JR産業界で働く仲間の声、交通運輸産業で働く仲間の声をしっかりと地方政治や国政に届ける議員の存在が必要不可欠です。組織内議員をはじめ支援し当選した議員等と連携し、日頃から政治との距離を縮めることができるような場づくりを積極的に行うなど、政治参画意識

の向上にむけて取り組んでいくこととします。
JR連合地方議員団連絡会については、第19回統一地方選挙を経て2名の組織内議員が誕生しましたが、所属議員が減少傾向にある現実を踏まえ、引き続き、身近な組織内議員の発掘・体制強化を喫緊の課題として、各単組と連携のうえ取り組んでいくこととします。

また、国政における組織内候補の擁立については、この間の議論・検討の結果として、直近の国政選挙までに決定するには至っていませんが、来るべき国政選挙の機会に組織内候補を擁立できるように、引き続き検討を行っていくこととします。
4-6. 政治との関わり方について
1. 貨物鉄道労働者の運動に賛同する政治家との関係強化を図っていきます。
2. JR連合国会議員懇談会メンバーとの連携を図っていきます。
3. 各単組が推薦する議員との連携、当選協力を図っていきます。

5. 労働条件の取り組み
4月から、新しい人事賃金制度となり、評価制度が導入されました。「本当に公正公平な判断が出るのか」、組合員一人でも不利益を被ることがあれば、絶対に阻止しなければなりません。まずは、新しい人事制度がしっかりと機能しているかどうか注視し、不当な行為が発覚した場合は、断固たる対応を取り、組合員の立場を

守っていくこととし、職場環境問題や要員不足等の声があれば、早期に改善するように会社に求めていくこととします。
6. 教宣活動の取り組み
広報活動は、貨物鉄道労働者内外に浸透させるための重要な取り組みです。今後も定期的に新聞等を発行し、一層の充実を図っていきます。記事については、各地区からのご協力が不可欠であり、積極的な取り組みをお願いします。
〈広報について〉
1. 貨物鉄道労働新聞を原則として月2回とし、状況により増減版します。
2. 団交結果を、その都度、業務速報として発行します。
3. 組織関係については、組織部情報として発行します。
4. 運転士連絡会会報を定期的に発行します。
5. 各地区本部が、毎月、地区本部ニュース（交渉結果・組織関係等）を発行出来ているかチェックします。
6. 各支部・分会においても、職場要求等・ニュースを発行しているかチェックします。
7. ボーナスイベント、春闘妥結日は、各地区本部役員に、妥結結果をメール・FAX等で即座に連絡出来る体制をとることとします。

8. JR連合が発行する、「機関紙」・「てるみに」の紙面作りに協力します。
9. グループ労組にも、常に新しい情報を発信していきます。
〈教育について〉
1. 青年部の向上を目的とし、全体学習会を開催するよう検討します。
2. 各地区本部においても、独自の勉強会を開催するよう指示します。
3. 組織拡大に向けた、組織戦略会議（全体・各地区本部）を定期的に開催します。
4. 意思統一強化を図るため、各地区本部から代表者を集め、代表者会議を開催します。
5. 全国から乗務員を招集させ、運転士連絡会職場交流会を毎年1回開催。2年に1回は総会を開催します。
6. 青年部イベントを開催できるようにフォロワー体制をとっていきます。
7. 沖縄・広島・長崎・根室の平和運動に参加していきます。
8. グループ労組への教育を図っていきます。
9. JR連合が主催する、ボランティア活動・ユースラリー・セミナー・学習会等に積極的に参加します。

衝突、盗難、落書き...
気をつけていても
どうしようもない
車両損害のために。



愛車のために万が一の補償
マイカー共済 (自動車総合補償〈基本補償・車両損害補償〉)

事故も病気も
予測はできない。
共済が心強い。



家族の幸せを大きくサポート
交通災害共済/生命共済/入院共済

7. ボランティア活動の取り組み

JR連合は、2007年度よりオイスカ「富士山の森づくり」、2008年度より山梨県早川町と連携して「地域活性化ボランティア活動」を開始するとともに、東日本大震災復興支援の一環として、2012年度よりオイスカが主体となって取り組んでいる宮城県名取地区の「海岸林再生プロジェクト」にも参画してきました。今年度も今日までの取り組みを継続することを基本とし、以下のボランティア活動を進めることとします。また、貨物鉄産労において、組合員の意識の啓発に努め、引き続き主体的な取り組みを推進することとします。

・貨物鉄産労独自のボランティア活動について

JR連合から各単組の積極的なボランティア活動への取り組みが求められているため、貨物鉄産労としても、組合員一人一人が各地域のボランティア活動に積極的に参加していくこととします。各地域でボランティア活動に参加した際には、情報提供をお願いします。

現在、静岡県浜松市で、5月第2日曜日に開催される、「ウエルカムグリーン作戦」に、東海地区本部静岡支部が中心となり参加しています。

8. 男女平等参画推進活動の取り組み

JR連合は2008年、連合方針に基づき、女性組合員の労働運動への積極的な参画を目的とし

た「男女平等参画推進計画」、そして、JR各単組が達成すべきミニマム目標である「男女平等参画行動計画」を策定し、以降、累次の行動計画を経て、現在では2015年に策定した「第3次男女平等参画行動計画」に基づき、行動目標・数値目標の達成にむけた取り組みを展開しています。

労働不足が社会問題化し、超少子高齢化・人口減少社会が進展していくなかにおいて、女性の更なる社会進出・活躍が待望されています。政府もこの間、女性活躍推進法や改正育児・介護休業法の施行等により、「働く女性」の支援・環境整備に取り組んでいます。環境整備に取組んでいますが、急激に低下する育児期の女性労働力の確保といった課題は抜本的に解決されておらず、道半ばであると言わざるを得ません。貨物鉄産労として、春季生活闘争や労働協約改訂交渉などの労使協議を通じて、仕事と育児・介護の両立支援に資する諸制度の拡充・前進を図ることとします。

(1) ワーク・ライフ・バランスの推進に向けて

春季生活闘争や労働協約改訂交渉などの労使協議を通じて、男性の育児休業取得促進、仕事と育児の両立支援に資する諸制度の拡充・前進を図り、ワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。また、ワーク・ライフ・バランスの実現を阻害している長時間労働の実態が、JR各社、グループ会社でも報告されていることから、「働き方改革関連法」の動向も見据え、長時間労働の是正に向けて、JR連合と連携して取り組んでいきます。

(2) 「男女平等月間」における取り組み

職場・家庭・地域における男女平等参画の重要性について、組織内の合意形成を図り、男女平等推進への機運を高めるため、2004年より男女雇用機会均等法の交付月である6月を「男女平等月間」に設定し、時々の課題をテーマに取り組んでいきます。

9. 青年部活動の取り組み

本部運動方針、JR連合青年女性委員会運動方針のもと活動を展開してまいります。

「具体的には」

1. 運動方針である「明るく、楽しい、魅力ある」活動を展開します。
2. JR連合青年・女性委員会主催行事へ積極的に参加します。
3. 各地方協議会活動へ積極的に参加します。
4. 各地区本部において、親組合員と協力し組織拡大行動を行います。
5. 秋頃に第29回本部青年部中央委員会を開催します。

10. 業務関係の取り組み

引き続き、業務部が中心となって取り組むこととします。

11. 福祉共済活動の取り組み

急激に進む高齢化・人口減少を背景に、年金をはじめとする公的社会保障制度に対する不安、不信が高まる一方であり、老後を含めた安心できる生活の確保にむけた安心できる生活の確保にむけた公的な社会保障制度を補うセーフティーネットとしての労働組合が行う福祉・共済活動は、ますます重要となつていきます。貨物鉄産労として、共済活動を世話役活動の中心と位置づけ、組合員とその家族の福祉の増進を図るため、産別共済としてのJR私傷病共済などの加入を促し、また、近年は大規模自然災害が毎年のように発生し、組合員や鉄道施設・設備が被災するケースが増加していることを念頭におき、加入促進の強化を図ってまいります。

12. 財政の確立等について

・具体的には別途、説明・提案します。

【当面する取り組みについて】

- ① 執行部の成立は本日とし、大会終了後、第1回中央執行委員会を開催します。
- ② 各地区本部は、早期に大会を開催し機関連備を図ることとします。
- ③ 全国代表者会議(第33回中央委員会)は、来年2月7日(金)に開催します。
- ④ 第1回全国代表者会議(拡大)を9月7日(土)に開催します。

女性疾病にも対応するほか、終身型も選べる。



みんなを助けるカード
交運共済
しっかりと医療を保障する
総合医療共済

病気や万が一の事故による費用をしっかりと保障。



みんなを助けるカード
交運共済
しっかりと医療を保障する
生命共済/入院共済/総合医療共済