

第36回定期全国大会

運動方針（案）抜粋

2020年

7月4日開催

1. 新型コロナウイルス感染症の拡大による社会・環境変化に応じた対応

現在においてもなお収束時期を見通すことができませんが、まずはJR産業で働くすべての仲間の雇用と労働環境、および職場の安全衛生の確保を最優先課題と位置づけ、厳しい状況下にあっても会社経営が持続性を保持できるように、課題の集約に努め、JR連合と共に必要事項を緊急政策としてとりまとめ、会社側と連携を図りながら政治および行政へ働きかけていきます。

次に、収束後を見据えた対応についても鋭意検討を進めていきます。傷んだ事業を如何に回復軌道に乗せていくかという点については、政府の判断に基づく行政からの支援が必要不可欠です。JR貨物も中期経営計画の見直しを迫られる可能性もあり、その内容も注視する必要があります。また、JR産業に集うすべての労使が、全国各地においてJR産業を構成するさまざまな事業を積極的に活用、利用するといった取り組み

も求められ、こうした事柄についても、具体策の検討と関係主体を巻き込んだ取り組みをJR連合と共に展開していきます。また、中長期的視点に立った検討も必要であり、政府の専門家会議から長期的視点に立った感染症拡大防止のために「新しい生活様式」が提起され、今後私たちの生活スタイルにさまざまな変化が生じると見られます。具体的には出張をはじめとした移動の自粛が継続され、その代わりに在宅勤務やテレビ会議がさらに浸透するなど、JR産業を取り巻く環境は大きく変化することが想定され、働き方についてもテレワークをはじめとする取り組みが一気に広がり、今までの労働環境とは様変わりする可能性がります。また、職場における安全確保と安全衛生の取り組みについてもさまざまな課題が顕在化しました。そうした社会のさまざまな変化を客観的に把握するとともに、各職場における課題を洗い出し、そのうえで実効的な対応をJR連合と共に検討していくこととします。

2. 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きます。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単組と連携し、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いきます。「人間は必ずミスを犯す」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う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に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、手ブレーキ扱い不良・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。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・手ブレーキ扱い不良・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、発生の原因を探ると、そのほとんどが「作業手順を怠る」「作業マニユアルを無視」「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。

〈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いきます。
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いきます。
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いきます。
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いきます。

3. 組織強化・拡大・民主化の取り組み

JR連合ビジョン「運動の方向を示す6本の柱」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、様々なPTの中間答申・最終答申を踏まえ、具現化に向けた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っ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つていますが、これまでに勇気をもって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. 各PTの中間答申・最終答申をさらに深度化させ、他労組との政策要求を比較してもらいながら、加入オラ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。

4. 政策活動への取り組み JR二島・貨物経営自立実現PTの取り組み

JRグループは発足から33年が経過しましたが、本州3社に加え、JR九州が上場した一方で、経営基盤の脆弱なJR北海道、JR四国、JR貨物（JR二島・貨物会社）はさまざまな支援を受けており、今も経営自立の見通しが

立っていません。こうした先行き不透明な状況を反映してか、JR二島・貨物会社では若手や中堅の離職者が年々増加するなど人材確保が厳しくなっています。この最大の原因は、会社に将来の希望が持てないことにあると考えます。また、最大の労働条件というべき賃金も相場水準と比較して低位に置かれており、人材の基盤が劣化する状態を放置すれば、鉄道の安全運行そのものが不可能になってしまいかねません。JR連合の政策活動の目的は、地域を支える鉄道を含めた持続可能な交通体系を構築すること、社員が誇りと意欲を持ち安心して働き続けられる環境を築くことです。しかしながら、JR発足時から経営環境が大きく変化しており、さらに人口減少や地方の過疎化が進むなど変化が加速する中で、現在の各種支援策を延長するだけでは持続性がないどころか、私たちの目的を実現することも不可能です。ゆえに本PTにおいて、これら政策目的の実現をめざし、中長期的視点に立った提言策定に取り組んでいます。そして、現在の支援策の大きな節目となる2021年度以降の法改正を伴う支援実施にむけて、政策提言・中間とりまとめを策定しました。

2021年度からの支援を想定した場合、法改正までのスケジュールは、予算概算要求（8月末）↓臨時国会（秋・年末）↓予算大綱（12月）↓来年の通常国会（1月）※法改正）となることから、支援決定に至る協議期間における国会での議論や各地方での取り組みが重要といえます。ヤマ場となる時期には政策実現にむけた意思統一を図る集会を開催することも想定しています。新型コロナウイルス感染症はJR各社を取り巻く環境にとつて未曾有の事態をもたらしました。とりわけ、厳しい経営を続けるJR二島・貨物会社にとつては、かなり厳しい状況であり、これによって前出のように人材流出が続く、さらなる事態悪化を招くまに、働く者が将来展望を描くことのできるよう、明確にそのめざすべき将来像を示していくことが急務です。JR二島・貨物会社が将来にわたる社会的使命を果たし続けられる持続可能な交通体系（人流・物流）を構築し、責任の持てる事業領域のもとで経営自立を果たすべく、2021年度以降の支援措置の実施をはじめとした経営課題を解決していくため、政策提言・中間とりまとめを基に、重層的な取り組みをJR連合と共に展開していきます。

2021年度政府予算編成 および税制改正に対する 取り組み

2021年度政府予算編成については、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。特に、JR二島・貨物経営自立実現PTの政策提言（中間とりまとめ）に基づく、政府等への要請行動を中心に据えて進めていきます。また、2021年3月末には、JRをはじめとする非電化地方鉄道路線を支える「鉄軌道用車両等の動力源に供す

る軽油の免税措置」、環境にやさしい公共交通のための「低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置」など、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、「交通重点政策2020-2021」に反映した上で、JR各単組はもとより、交運労協や他産別との情報交換を図りつつ、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JR連合と共に進めていきます。

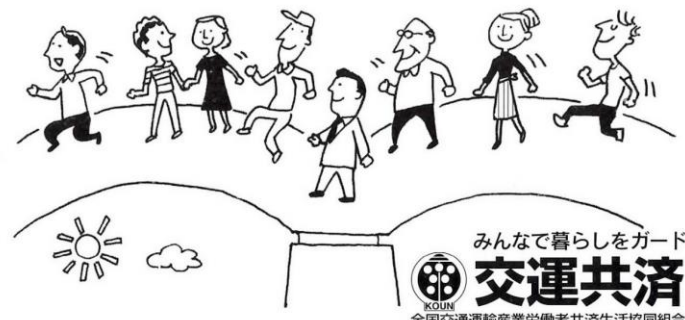
各種重要政策課題への対応について

(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きます。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、事業者負担だけでの復旧は難しく、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、法改正により拡充されたとはいえ適用要件が限定的であり、

人生を渡っていくには、
しっかりした橋が必要です。

長い人生には、病気、交通事故、火災、地震…など、何が待っているかわかりません。
安心できる暮らしの「架け橋」として交運共済が頼りになります。
営利を追求しないぶん、少ない掛金で大きな保障が得られるのが大きな特徴。
しっかりワイドにガードする、交運共済をお役立てください。



みんなで暮らしをガード
交運共済
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合

また助成額（補助率）にしても十分ではなく、同改正法案可決時の附帯決議に盛り込まれた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いきます。加えて、地方行政における抜本的な治山・治水事業とあわせた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、JR連合と共に強く求めていきます。また、政府においては昨年10月より「鉄道用地外からの災害対応検討会」が設置されたことから、同検討会における議論展開を注視しつつ、必要な対応を行います。

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、異常時対応、計画運休や復旧後の運転再開時など、訪日外国人を含めた鉄道の運行状況等にかかる情報提供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う観点からも取り組みを強化し、また、自然災害以外にも、鹿やイノシシをはじめとする鳥獣による輸送障害も増加の一途を辿っています。さまざまな対策を講じているものの、イタチごっこといえる状況であり、抜本的な解決には道筋も見いだせておらず、この課題を前進させるためにも、発生状況を精緻に把握したうえで、関係省庁等を巻き込んだ

(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、その改修に多大な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っており、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

らも、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。設備更新や安全にかかると投資を鉄道事業者が一義的に行うことは当然としても、赤字路線を含めたすべてを「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。鉄道施設安全対策事業費補助・鉄道防災事業費補助といった予算・税制措置の拡充と財源確保を求めていきます。また、踏切設備については、地方路線ほど設置箇所が多く、高い事故リスクを抱えるため、より高質の

安全精度が求められることから、維持・メンテナンスに対する公的助成を求めていき、さらに、踏切設備の整備に対しては、2016年に改正された踏切道改良促進法に基づき、実効性ある対策の実施を求めていきます。なお、同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については、国としての対応が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・ハード全般にわたる支援の強化を求めていきます。

(3) 整備新幹線を巡る各種課題への取り組み

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

青函共用走行区間は、安全を最優先として、貨物鉄道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。さらには、青函共用走行区間にかか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、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きます。

5. 政治活動の取り組み

そのうえで、将来の人流・物流ネットワーク構築に寄与するあらゆる手段（新幹線の高速化、貨物の新幹線輸送・貨客混載・他モードとの連携など）の検討の推進と、必要となる財源の確保を求めていきます。

JR産業が持続的に発展するためには、政策実現や組織課題の解決にむけて、政治活動が極めて重要です。JR連合と共に、政治活動は政局や諸情勢に左右されることなく、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ます。引き続き、このスタンスを堅持し、国会議員懇および議員フォーラム、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。政治活動の中心的位置づけとして、8人の国会議員が所属する国会議員懇は、概ね四半期ごとに開催し、私達が抱える組織・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、63人の国会議員が所属する議員フォーラムでは、毎年1回の総会を開催し、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、諸課

人災にも天災にも、いっさい負けない家族。

地震や台風などの自然災害も保障する火災共済、地震や風水害から建物や家財を守る地震風水害共済…。かけがえのない家族・家・家財などを保障します。



家族の幸せを災害から守る

火災共済/地震風水害共済/交通災害共済/生命共済/入院共済

契約引受団体：明治安田生命保険相互会社

みんなで暮らしをガード
交運共済
全国交通運輸業労働者共済生活協同組合

題への対応についてJR連合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ていきます。とりわけ、新型コロナウイルス感染症の影響からの復活にむけたJRグループへの行政支援、さらには貨物経営自立実現のための法改正にむけた議論を深化していくために、JR二島・貨物経営自立実現PTの取り組みを進めるとともに、立憲民主党、国民民主党、無所属会派等への対応についても併せて取り組むよう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。あわせて、JR労働界への革マル派浸透問題についても国家の重大な治安問題であるとの認識のもと、JR連合と共に、関係議員と連携し国会対策に取り組むこととします。

次期衆議院解散・総選挙への対応

「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。

政治との関わり方について

1. 貨物鉄産労の運動に賛同する政治家との関係を強化していきます。
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、当選協力をしていきます。

6. 労働条件の取り組み

2019年4月から、新しい人事賃金制度となり、10月に評価制度が導入されました。今年4月から評価者による評価が始まっていますが、「本場に公正公平な評価が出来るのか」組合員1人でも不利益を被ることがあれば、絶対阻止しなければならぬ制度であります。新人事制度導入から1年が経過しましたが、しっかりと機能しているのか検証し、評価制度において不当な行為が発覚した場合は、断固たる対応を取り、組合員の対場を守っていくこととします。

また、将来に亘り安心して働ける環境づくりや、優秀な人材を常確保するためにも、労働条件の最たる賃金改善は最重要課題であります。期末手当交渉・2021春闘では、私達の要求に応えるよう鋭意に取り組む、賃金関係以外では、労働条件改善・職場環境問題・要員不足問題・シニア社員の問題・働き方等、課題は山積しており早期に改善、明確化するよう会社に求めていくこととします。

7. 教宣活動の取り組み

広報活動は、貨物鉄産労運動を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。

8. ボランティア活動の取り組み

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つて取り組んでいる宮城県名取地区の「海岸再生プロジェクト」にも参加してまいりました。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も、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。

1. 早川町地域活性化ボランティア
2. 富士山の森づくり
3. 被災地海岸林再生プロジェクト

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

9. 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JR連合と共に展開しています。第3次計画は2020年度を最終年度としていますが、基となる連合の第4次計画が1年間延長され、取り組みを補強し、第5次計画の策定に着手することとなったことに鑑み、新たな計画の策定にあたっては、丁寧な対話と数値の検証を行うこととし、具体的な取り組みは男女平等参画推進委員会で議論します。

多様性のある職場環境の整備について

2019年5月に改正された女性活躍推進法では、ハラスメント対策について、職場のパワーハラスメントの防止措置義務やハラスメント全般に関する国、事業主、労働者の責務の法制化などが盛り込まれました。また、同年6月に開催された国際労働機関（ILO）の総会において「仕事の世界における暴力とハラスメント」に関する条約が採択されました。JR連合は、男女がともに生き生きと働き続けるためには、あらゆる

大切なクルマだから、車両損害補償はしっかりと。

衝突、火災、盗難、落書き、イタズラによる損傷…など、さまざまな損害に備えてマイカーを守るのが車両損害補償。クルマの仕様・構造による割引制度も、さらに充実。ますますパワーアップした「オールリスク」がおすすめです。



セット加入でパワフル補償

マイカー共済(自動車総合補償) / 自賠責共済

みんなで暮らしをガード
交運共済
全国交通運輸業労働者共済生活協同組合

るハラスメントの根絶にむけた取り組みも重要であるため、国内外のハラスメントに関する動向に注視し続けます。また、長時間労働を是正し、ワーク・ライフ・バランスを実現することも、J R 産業における女性労働力の確保、女性活躍の推進には必要不可欠であることから、これら課題の解決にむけて、引き続きJ R 連合と連携し取り組むこととします。

10. 青年部活動の取り組み

本部運動方針、J R 連合青年女性委員会運動方針のもと活動を展開していき、J R 連合ビジョンの理念である「出会い・ふれあい・語り合い」を合言葉に、組織運動を積極的に行っていきます。

「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. J R 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、親組員と協力し組織拡大行動を行います。
5. 秋頃に第30回本部青年部中央委員会を開催します。

11. 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。

12. 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、不信は高まる一方であり、老後を含めた安心できる生活の確保にむけ、公的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、ますます重要となっております。貨物鉄道労働者として、共済活動を世話役活動の中心と位置づけ、組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J R 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いきます。

(1) J R 私傷病共済について

同制度の優位性は極めて高く、組員が安心できる生活を確保する制度であり、制度の安定にむけては引き続き、すべての機関において新規加入者拡大の取り組みを要請します。

(2) 交通共済（全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合）との連携について

交通共済は、これまでJ R 職域内の生活協同組合として、組員と家族の福利厚生的一端を担ってまいりました。現在の運営状況は、一定の健全性を維持していますが、インターネット生命保険やインターネット自動車保険などが急激に広がるなど、交通共済を取り巻く環境は厳しさを増しています。また近年、多頻度化している大規模自然災害によって、多くの組員・家族等が被災するケースが増加していることから、労働者自主福祉による「備え」の必要性はかつてなく高まっており、従来以上に共済活動の充実を図ることが求められています。交通共済が策定した新たな3カ年計画（2019～2021）に基づき、唯一のJ R 職域生協の制度の安定をめぐり、各加盟組合役職員の増件・増口への積極的な参画をはじめ、2020年度事業目標の達成にむけた各種取り組みを展開していくこととします。

(3) 労働金庫との連携について

労働金庫を働く者の金融機関としてさらに発展させるべく、引き続き対応していくこととします。

13. 財政の確立等について

・具体的には別途、説明・提案します。
・引き続き、経費削減に努めていきます。

【当面する取り組みについて】

1. 執行部の成立は本日とし、早急に第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. J R 連合第33回中央委員会は、2021年2月2日（火）北九州市で開催します。
4. 第34回中央委員会は、2021年2月6日（土）都内で開催します。
5. J R 連合第30回定期大会は、2021年6月15日（火）16日（水）、豊橋市で開催します。
6. 第37回定期全国大会は、2021年7月10日（土）静岡市で開催します。

日本人の寿命は延びても、
病気や事故はなくなりません。

どんな事故に遭うか、いつ病気になるか、
誰にでも予測はできません。
その時になってあわてないように、
しっかりしたガードが大切。それが家族への責任です。



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

契約引受団体：明治安田生命保険相互会社

みんなで暮らしをガード
交通共済
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合