

JR連合結成30年を  
次代への起点に据え  
JR産業の持続的成長と  
組合員・家族の幸せを実現しよう!



# JR連合

http://www.jr-rengo.jp JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

**日本鉄道労働組合連合会**  
〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9階  
TEL (NTT) 03-3270-4590 (JR) 057-7848  
FAX (NTT) 03-3270-4429 (JR) 057-7849  
1部20円 (但し組合費に含む)  
●発行者 荻山市朗 ●編集者 相良夏樹

facebook  
twitter

## 第35回中央委員会 総がかりの統一闘争による2023春季生活闘争勝利で 次なる30年の強くしなやかなJR産業を創る「礎」を築こう!



全構成員参加、の中央委員会を見事に切り切った山本議長

委員会は、尾内裕昭副会長（JR東海ユニオン中央執行委員長）の開会挨拶で始まり、山本愛莉中央委員（JR四国労組）を議長に選出し、以降の議事を進めた。執行部を代表して挨拶に立った荻山市朗会長は、これまでJR連合が訴えて

2023春季生活闘争方針をはじめとする当面の活動方針を決定した。本委員会は、3年ぶりに傍聴も含めたすべての構成員が会場に参集し、「JR産業の安全確立」「JR産業の魅力を高める2023春季生活闘争」「JR連合ビジョンの実践を通じた組織強化・拡大」「将来を見据えた産業政策と政治活動の深度化」の4本柱からなる具体的取り組みについて意思統一した。また、鉄道運輸機構労働組合（鉄構労）とともに策定した新たな提言「地域活性・発展の礎となる鉄道網の構築を目指して」高速度鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進に係る政策提言」を提起し、今後関係各所へ訴えていく方針も確立した。

コロナ禍において日夜精励する組合員に心より感謝を申し上げます。また、ウクライナ軍事侵襲から間もなく1年が経過するが、ロシア軍の即時撤退と平和回復を求める。全国旅行支援等で人流が回復に転じた。これを本格的な回復に繋げていかなければならない。この3年間でJR上場4社の長期債務が増大した。成長投資・人財投資を行いつつ債務を削減するのは容易ではない。JR産業は国鉄改革に並ぶ大転換期を迎えている。本年は、JR産業の持続的成長に向けた「礎」の年にする決意であり、これらを踏まえ、主要課題5点を提起する。

会長挨拶(要旨)  
コロナ禍において日夜精励する組合員に心より感謝を申し上げます。また、ウクライナ軍事侵襲から間もなく1年が経過するが、ロシア軍の即時撤退と平和回復を求める。全国旅行支援等で人流が回復に転じた。これを本格的な回復に繋げていかなければならない。この3年間でJR上場4社の長期債務が増大した。成長投資・人財投資を行いつつ債務を削減するのは容易ではない。JR産業は国鉄改革に並ぶ大転換期を迎えている。本年は、JR産業の持続的成長に向けた「礎」の年にする決意であり、これらを踏まえ、主要課題5点を提起する。



荻山市朗 会長

### 2023年をJR産業の持続的発展に向けた「礎」の年に

「JR連合ビジョンの実践を通じた組織強化・拡大の取り組み」「統一地方選挙への対応を含むJR産業の発展に向けた政治・政策の取り組み」「中期労働政策ビジョンの検証と新たな目標の策定に向けた取り組み」等の方針を提起した。

まず、最優先課題である安全方針に基づき、月例賃金2%相

当の定義を完全実施したうえで、賃金等の労働諸条件の改善原資として3%相当分を求め、うち3000円を目安に純ベアを要求する方針を提起する。交渉では、支払い能力による議論にとどまらず、目標賃金水準等を中長期的視点から議論し、バックキャストの思考で結果を導き出す必要がある。人財投資を訴え、未来づくりを深化させる交渉を要請する。賃金以外の総合生活改善も重要だ。

3点目は組織の充実・強化について。JR東労組の大量脱退から5年が経過。未だJR東日本では4万人が組合未加入だ。最近、社友会の代表者と会社幹部との間で経営施策等に関する意見交換会が開催されている。

これは本来、労働組合が担う役割だ。厚労省の労働組合基礎調査によると、JR連合は2年連続で1000人減少し、8万5000人の組織となった。JR北労組と貨物鉄道労働者における組織拡大の動きを加速するとともに、JR東日本やグループ会社における組織拡大にも全力をあげる。4点目は産業政策について。昨年2月に「持続可能な公共交通をつくるJR連合政策提言」を策定したが、私たちの主張と同じ方向で国の検討が進み、今次国会で「地域公共交通活性化再生法」改正案が審議される。この他、JR北海道の単独維持困難区や北海道新幹線延伸に伴う貨物ルート確保に係る課題についても議論が進む。また、本委員会に鉄道運輸機構労働組合と策定した「高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進に係る政策提言」を提起する。昨年、自動車総連結成50周年記念式典において、トヨタ自動車社長の豊田章男自動車工業会

国会議員等に訴えていくことを説明した。質疑では10人の中央委員・特別中央委員から「春季生活闘争勝利に向けた決意や安全確立に向けた課題」「コロナ禍における職場の課題」「グループ労組における課題」「男女平等参画の推進に向けた課題」「政治・政策活動の重要性」「JR連合への総結集に向けた取り組み」等について発言を受け、活発な議論を展開した。

執行部の中間答弁を経て総括答弁に立った政所大祐事務局長は、「ようやく光が見えてきたJR産業だが、まだ足元がおぼつかない部分もある。私たちの危機的な現状を正確に世の中へ発信していくことが重要。労働組合の強みを生かして横断的な情報共有を行い、働

員と家族に安心と希望を取り戻す機会としなければならぬ。従来からの支払い能力論による目先の議論にとどまることなく、めざす賃金水準などを中長期的な視点から議論して欲しい」旨を請じた。そのうえで具体的には、「連合方針に基づき、月例賃金2%相当の定義完全実施に加え、賃金をはじめとする労働諸条件の改善

原資として3%相当分を求め、うち3000円を目安に純ベアを要求する方針を本委員会で確認したい」旨を述べ、要求実現へ組織をあげて「ONE TEAM」で臨もうと呼び掛けた。また、来賓として交通共済協会の松岡裕次理事が出席し、こくみん共済coopへの100%契約移転に向け、引き続きの取り組みへの協力を要請した。

その後、宮野勇馬企画局長より、「安全確立に向けた取り組み」「2023春季生活闘争に係る取り組み」

「JR連合への総結集に向けた取り組み」等について発言を受け、活発な議論を展開した。

訴え、各議案は満場一致の承認を受けた。当面の最大の取り組みである今次春季生活闘争は引き続き厳しい闘いとなるが、JR連合は一致団結のうえ、勝利に向け邁進していく。

# 〈中央委員・特別中央委員発言要旨〉 2023 春季生活闘争をはじめとした 各種取り組みに臨む決意を示す

## 橋爪中央委員「貨物鉄産労」

◆2021年12月の山陽線・貨物列車脱線事故は会社存続を左右する大変危険な事象。再発防止に努めてきたが、その後も危険な事象が発生しており、安全最優先の行動を今一度呼びかける。

◆昨年の7月・11月・本年1月と、定期大会以降、3人の組織拡大があった。この拡大は東海地帯での成果であり、引き続き東海地帯の力は借りながら取り組みたい。

◆2023春季生活闘争では、本日提起された統一要求ベア3000円を強く意識のうえ闘っていく。

◆政策課題について、2027年アポイダブルコスト

改訂は、これまでのようにスムーズに行くとは考えておらず、JR連合とともに克服していきたい。また、毎年のように自然災害に伴う運休等が出ており、鉄道強靱化は不可欠だ。2024年問題、カーボンニュートン、ウインの関係になるよう取り組みたい。

## 武智中央委員「JR四国労組」

◆重大事故・重大労災に繋がりがねない事象に対しては労使協議を粘り強く行ってきた。しかし、今年度も感電事故をはじめ重大労災が発生し、予土線においては脱線事故が発生した。効率化が進み、一人ひとりの業務量が増える中であり、安全

に抜かりがあつてはならないことを再認識させられた。

◆政策課題について、鉄道予算は道路予算などに比べて統一要求を掲げて取り組む。

◆単独維持困難線区の黄色8線区は、アクシヨ



橋爪 隆尚 (左)、武智 隆之 (右)

トラル等で鉄道貨物輸送は追い風と言われるが、災害に弱いというイメージは荷主にマイナスだ。取り組み強化をお願いしたい。青函共用走行問題も、どの選択がベストなのか、JR北海道・JR貨物が互いにウイン・ウインの関係になるよう取り組みたい。

◆昨年の春季生活闘争では21年ぶりのベアを獲得したが、今年度の離職者は昨年度中この総括的な検証を行い、今後の方向性を見出すこととなる。路線維持の仕組みをどのように示していくのが課題だ。また、新幹線札幌延伸に伴う青函共用問題、物流ルート確保も大きな課題であり、20

31年度のJR北海道の経営自立に向けて取り組み。◆新規加入者との意見交換を実施した。組合員が1人の職場もあり心配していたが、不安視する意見はなかった。むしろ、JR北海道で働くかを考えると、JR北北労組を選んだ訳で、その選択をして良かったとの

◆これまで性別や系統のバランスを考慮のうえで役員を選出・育成してきたが、結婚・育児をきっかけに活動から離れていく組合員がおり、課題だ。誰かがやらねばならない労働運動だからこそ全員参加が重要であり、その先頭に立つ役員には循環も必要。こうした役員を基本組織でも登用できる体制にして欲しい。

◆6月の大会以降、会議等がリアル開催となり、コミュニケーションが取りやすくなった。1月の男女平等参画推進委員会では広島電鉄労組・女性役員との意見交換を実施したほか、単組間の女性役員交流なども実施しており、引き続き活動を活性化させていきたい。

◆前回大会で「第4次男女平等参画行動目標」を決定した。以降、それぞれの単組の助けになればと議論を重ね、リーフレットを作成した。初めて取り組みを行うグループ労組も意識して、

◆新・中期労働政策ビジョン」の議論にも積極的に参加していきたい。JR連合のジェンダー平等の取り組みは、交通・運輸産業のなかでは格段に進んでいる。しかし、他産業と比べると圧倒的に女性役員の数も少なく、一部に頼る部分もないとは言いがた。女性役員を定着させる仕組みと風土づくりが不可欠だ。次回は人事大会であり、本日は参加の各位に行動目標を認識していただき、少しでも各級機関で女性役員が増えるよう協力をお願いしたい。

◆2023春季生活闘争について、未だ先行きは不透明だが、いわゆる5類引き下げの方針も決定した。我慢も限界であり、今まで失ったものを取り返すべく、ベアと賞与の要求に加え、大幅な待遇改善をしっかりと求めていく。

◆運転手と整備士の確保が厳しい。バス業界は他産業より平均賃金が2割安いように労働時間が長い。これを解決しないと真の解決には繋がらない。19歳での大型二種取得が可能となったが、50万円の費用がかかる。その費用は会社持ちであり、

## 瀬藤中央委員「JREユニオン」

◆本年第2四半期決算は3期ぶりに全利益が黒字転換。年末年始輸送もコロナ禍前の約8割となった。しかし、将来不安等から離職者が増加傾向にある。人財流出は企業の持続的発展にマイナスであり、今こそ労使が一体となって人財確保と離職防止に取り組む必要がある。

◆2021春季生活闘争では、会社発給以来、初めて定期昇給額が半減された。今次闘争は、純ベア3000円にこの間の厳しい状況を加味した金額で要求する。

◆経験豊富な役員完全退任時期が近づいている。組

◆2023春季生活闘争は統一要求に合わせ、定期昇給の完全実施、ベア3000円の賃上げ5%を要求し、粘り強く交渉したい。

◆JR連合による東京貨物ターミナル視察に感謝する。

同駅で山積する安全問題について、会社には改善する姿勢が見えない。次善の

◆昨年9月に東静岡駅構内で墜落死亡労災が発生し、年末年始には二度の停電も

◆JR東海グループ全体の労働条件の向上にも取り組む。

◆健全な労使関係はJR東海が持続的な成長を遂げるうえで必要不可欠だ。JR北北労組やJREユニオン、貨物鉄産労の民主化に取組んでいくことが必要

◆肥薩おれんじ鉄道において、感電による死亡労災被害事故が発生した。九州の鉄道に働く仲間の重大労災事故であり、こうした重大労災を二度と発生させない取組を強化していく。

◆若年の離職増加・人財の流出によるJR東海の劣化が危ぶまれている。期末手当減等による年収の大幅減も離職の原因となっている。2023春季生活闘争では、

◆安心して働き続けられる賃金の獲得、期末手当水準の回復に向け取り組む。また、昨年会社より人事・賃金制度見直しの考えが示されており、これを好機と捉え、諸課題解決の最適解となる新制度とすべく取り組む。

◆政策課題の解決のために政治力の確保が重要であり、今春の統一地方選挙等において、推薦するすべての候補の必勝に向け、取組

◆JR西日本グループ「安心考動計画2022」の完全遂行に向けて取り組んできたが、12月に踏切無遮断や1月には小倉・博多間の車路における死亡事故が発生し、これまで働き食いついて頑張ってきた組合員に報いる成果を求める春季生活闘争

◆日田彦山線がBRT化し、ぼしラインとして復活する。昨年11月に釜山航路に就いたクインビートルと併せ、試乗に来ていただきたい。

◆福知山線事故から17年が経過した。二度とあの

◆開いていきたい。なお、議案書には民主化支援の4単組とともに新たな取り組みを行う旨の記載があるが、具体的内容を教えて欲しい。

◆こうした課題を訴えるべく、4月の統一地方選ではJR連合推薦候補全員の当選に向け、全力で取り組む。

◆議員団所属議員の当選、地域共生のさらなる強化に向けて取り組みを進めていく。

◆北陸新幹線敦賀延伸も約1年後となった。敦賀以西の課題もある。こくみん共済coopへの移転契約もある。JR連合には多くの課題解決に向けた対応をお願いしたい。



入谷 隆之 (左)、山田 隆之 (右)

◆2023春季生活闘争は統一要求に合わせ、定期昇給の完全実施、ベア3000円の賃上げ5%を要求し、粘り強く交渉したい。

◆JR連合による東京貨物ターミナル視察に感謝する。

同駅で山積する安全問題について、会社には改善する姿勢が見えない。次善の

◆昨年9月に東静岡駅構内で墜落死亡労災が発生し、年末年始には二度の停電も

◆JR東海グループ全体の労働条件の向上にも取り組む。

◆健全な労使関係はJR東海が持続的な成長を遂げるうえで必要不可欠だ。JR北北労組やJREユニオン、貨物鉄産労の民主化に取組んでいくことが必要

◆肥薩おれんじ鉄道において、感電による死亡労災被害事故が発生した。九州の鉄道に働く仲間の重大労災事故であり、こうした重大労災を二度と発生させない取組を強化していく。

◆若年の離職増加・人財の流出によるJR東海の劣化が危ぶまれている。期末手当減等による年収の大幅減も離職の原因となっている。2023春季生活闘争では、

◆安心して働き続けられる賃金の獲得、期末手当水準の回復に向け取り組む。また、昨年会社より人事・賃金制度見直しの考えが示されており、これを好機と捉え、諸課題解決の最適解となる新制度とすべく取り組む。

◆政策課題の解決のために政治力の確保が重要であり、今春の統一地方選挙等において、推薦するすべての候補の必勝に向け、取組

◆JR西日本グループ「安心考動計画2022」の完全遂行に向けて取り組んできたが、12月に踏切無遮断や1月には小倉・博多間の車路における死亡事故が発生し、これまで働き食いついて頑張ってきた組合員に報いる成果を求める春季生活闘争

◆日田彦山線がBRT化し、ぼしラインとして復活する。昨年11月に釜山航路に就いたクインビートルと併せ、試乗に来ていただきたい。

◆福知山線事故から17年が経過した。二度とあの

◆開いていきたい。なお、議案書には民主化支援の4単組とともに新たな取り組みを行う旨の記載があるが、具体的内容を教えて欲しい。

◆こうした課題を訴えるべく、4月の統一地方選ではJR連合推薦候補全員の当選に向け、全力で取り組む。

◆2023春季生活闘争は統一要求に合わせ、定期昇給の完全実施、ベア3000円の賃上げ5%を要求し、粘り強く交渉したい。

◆JR連合による東京貨物ターミナル視察に感謝する。

同駅で山積する安全問題について、会社には改善する姿勢が見えない。次善の

◆昨年9月に東静岡駅構内で墜落死亡労災が発生し、年末年始には二度の停電も

◆JR東海グループ全体の労働条件の向上にも取り組む。

◆健全な労使関係はJR東海が持続的な成長を遂げるうえで必要不可欠だ。JR北北労組やJREユニオン、貨物鉄産労の民主化に取組んでいくことが必要

◆肥薩おれんじ鉄道において、感電による死亡労災被害事故が発生した。九州の鉄道に働く仲間の重大労災事故であり、こうした重大労災を二度と発生させない取組を強化していく。

◆若年の離職増加・人財の流出によるJR東海の劣化が危ぶまれている。期末手当減等による年収の大幅減も離職の原因となっている。2023春季生活闘争では、

◆安心して働き続けられる賃金の獲得、期末手当水準の回復に向け取り組む。また、昨年会社より人事・賃金制度見直しの考えが示されており、これを好機と捉え、諸課題解決の最適解となる新制度とすべく取り組む。

◆政策課題の解決のために政治力の確保が重要であり、今春の統一地方選挙等において、推薦するすべての候補の必勝に向け、取組

◆JR西日本グループ「安心考動計画2022」の完全遂行に向けて取り組んできたが、12月に踏切無遮断や1月には小倉・博多間の車路における死亡事故が発生し、これまで働き食いついて頑張ってきた組合員に報いる成果を求める春季生活闘争

◆日田彦山線がBRT化し、ぼしラインとして復活する。昨年11月に釜山航路に就いたクインビートルと併せ、試乗に来ていただきたい。

◆福知山線事故から17年が経過した。二度とあの

◆開いていきたい。なお、議案書には民主化支援の4単組とともに新たな取り組みを行う旨の記載があるが、具体的内容を教えて欲しい。

◆こうした課題を訴えるべく、4月の統一地方選ではJR連合推薦候補全員の当選に向け、全力で取り組む。



入谷 隆之 (左)、山田 隆之 (右)

執行部答弁要

中央委員・特別中央委員の  
想いを汲んだ活動の展開へ



鎌光労働政策局長

○ 鎌光労働政策局長  
安全について、発生事象に対する状況把握や原因分析、対策立案について情報共有を図りながら、職場からの安全確立に向けた取り組みを強化していく。定期大会以降、4件の死亡労災が発生。この間、死亡労災・重大事故ゼロを掲げているが、未だ道半ばである。肥薩おれんじ鉄道の死亡労災は、三セク内での事象だが、他山の石と捉えて取り組みを生かしたい。東京貨物ターミナルの視察は安全デイスカッションが発端となり、JR連合・エリア連合・グループ労組が連携して実現に至った。当日はフォークリフトの作業実態や就労環境を把握し、会社とも課題認識を共有した。こうした取り組みを今後も継続していく。

◆ JR産業の社会的な立ち位置を強く意識して方針を策定した。他産業に比べて低位にある賃金を働きの価値に見合った水準へと引き上げていかなければならぬ。会社の支払い能力に捉われず、バックキャストの思考で目標水準に近づけていくことが大事だ。また、JR産業の持続的な発展のためにはグループ全体でのエンゲージメントの向上が必要。グループ内の格差是正・労働条件の底上げに向けた取り組みも力強く推進していく。

◆ 森安祐貴産業政策局長  
青函共用問題について、高速走行をしたい新幹線と大量・多頻度の輸送を行いたい貨物列車をいかに両立させていくかが大事。国の物流に関する有識者会議で取り組みを深化させ、人財の確保や離職の防止、採用競争力の強化に繋げていく。

◆ ローカル線の利用促進の話は、結局のところ、財政負担等の話を懸念して自治体が躊躇してしまう部分がある。今国会で「地域公共交通活性化再生法」の改正が見込まれているが、関係主体の協議が円滑になるよう主張し、国会審議に反映できるようにしたい。

◆ JR西労組より北陸新幹線の話があったが、本日提起した新幹線の提言を具現化すべく、しっかりと取り組まねばならないと思っている。JR四国労組から「四国新幹線」の話も出されたが、これもぜひ実現に向けて取り組みたいと考えているので、関係各位のご支援をお願いしたい。

◆ JR連合は昨年5月に結成30周年の節目を迎えた。国鉄改革に並ぶ産業の大転換期にある中、今年は、次なる30年に向けた「強き礎」を築く年としたい。提言や記念行事に関する情報を日Pでも掲載している。内外へ広く知らせたい。

◆ 2023春季生活闘争と労働政策は、産業の行く末を占う極めて重要な取り組みとなる。社会の変化や他産業の動向等も意識し、私たちの「立ち位置」や「社会的使命」を改めて意識しよう。目下、物価上昇への対応も求められるが、「継続的な賃上げ」が必要であるという大きな課題認識は共有し、状況が異なるすべての加盟単組に参画してもらい、総がかりの統一闘争を創ろうという想いで方針討議を行ってきた。定期昇給(月例賃金総額2%相当分)を必須とし、純べ

◆ 組織内コミュニケーションの充実と横断的な繋がりを活かす取り組みを  
政所大祐事務局長  
組織の強化・拡大の取り組みについて、労働組合不要論が一部労働者に広がっているが、人体の神経のように企業内に「働く者としての目」の網を横断的に張り巡らせ、職場の実態、働く者の考えや感情を、職場や系

◆ 組織の強化・拡大については、各単組が組織内コミュニケーションを強化し世話役活動を活性化させる。そして組合員の声に基づく労使協働と労使協働を「JR連合ビジョン」の実践を通じ、仲間と理解者の組織ネットワークの強化・拡大を進めていく。国鉄からJRへの世代交代が最終段階に入り、さらには人財の多様化が進む中においても、JR産業で働く者の総結集を図るべく、民主化闘争やグループ会社における組織化をはじめ、JR産業に集うすべての仲間を包摂する組織と運動の輪を拡げていく。

◆ JR連合は、加盟96単組・組合員85,000人の強固な団結と労使関係によって「変化」に的確に対応し、次なる30年に繋がる組織と運動を創造していく。そして、JR産業に集うすべての仲間を包摂し、心と力を合わせ、未来を切り拓いていく。



相良組織局長

○ 相良夏樹組織局長  
民主化闘争の関わりは、枠組みを変えるのではなく、意識を変えていくという考えが大きい。JR採用者がいなくなる中、民主化当該の3単組は組織の維持・活性化に苦闘し、これを相対課題として議論している。そうした認識のもと、月並みだが、JR連合専従者を中心に、民主化支援の4単組にも協力を仰ぎながら既存の取り組みの活性化を図

◆ JRへの革マル派浸透問題は解決どころか、複雑化する様相だ。彼らが自分たちから消えるというところはあり得ない。彼らの時間軸は、私たちとはまったく違う。役員任期が何年、といった感覚では対抗できない。一部組合は確かに組織員数を減らしている。しかし、数は問題ではない。その危機意識を共有したい。

◆ 森安祐貴産業政策局長  
青函共用問題について、高速走行をしたい新幹線と大量・多頻度の輸送を行いたい貨物列車をいかに両立させていくかが大事。国の物流に関する有識者会議で取り組みを深化させ、人財の確保や離職の防止、採用競争力の強化に繋げていく。

◆ JR西労組より北陸新幹線の話があったが、本日提起した新幹線の提言を具現化すべく、しっかりと取り組まねばならないと思っている。JR四国労組から「四国新幹線」の話も出されたが、これもぜひ実現に向けて取り組みたいと考えているので、関係各位のご支援をお願いしたい。

◆ JR連合は昨年5月に結成30周年の節目を迎えた。国鉄改革に並ぶ産業の大転換期にある中、今年は、次なる30年に向けた「強き礎」を築く年としたい。提言や記念行事に関する情報を日Pでも掲載している。内外へ広く知らせたい。

◆ 2023春季生活闘争と労働政策は、産業の行く末を占う極めて重要な取り組みとなる。社会の変化や他産業の動向等も意識し、私たちの「立ち位置」や「社会的使命」を改めて意識しよう。目下、物価上昇への対応も求められるが、「継続的な賃上げ」が必要であるという大きな課題認識は共有し、状況が異なるすべての加盟単組に参画してもらい、総がかりの統一闘争を創ろうという想いで方針討議を行ってきた。定期昇給(月例賃金総額2%相当分)を必須とし、純べ

◆ 組織の強化・拡大については、各単組が組織内コミュニケーションを強化し世話役活動を活性化させる。そして組合員の声に基づく労使協働と労使協働を「JR連合ビジョン」の実践を通じ、仲間と理解者の組織ネットワークの強化・拡大を進めていく。国鉄からJRへの世代交代が最終段階に入り、さらには人財の多様化が進む中においても、JR産業で働く者の総結集を図るべく、民主化闘争やグループ会社における組織化をはじめ、JR産業に集うすべての仲間を包摂する組織と運動の輪を拡げていく。

◆ JR連合は、加盟96単組・組合員85,000人の強固な団結と労使関係によって「変化」に的確に対応し、次なる30年に繋がる組織と運動を創造していく。そして、JR産業に集うすべての仲間を包摂し、心と力を合わせ、未来を切り拓いていく。

◆ JR連合は、加盟96単組・組合員85,000人の強固な団結と労使関係によって「変化」に的確に対応し、次なる30年に繋がる組織と運動を創造していく。そして、JR産業に集うすべての仲間を包摂し、心と力を合わせ、未来を切り拓いていく。

◆ JR連合は、加盟96単組・組合員85,000人の強固な団結と労使関係によって「変化」に的確に対応し、次なる30年に繋がる組織と運動を創造していく。そして、JR産業に集うすべての仲間を包摂し、心と力を合わせ、未来を切り拓いていく。

# ヤマちゃん

なかの はやみ (NO.321)



先の第35回中央委員会で決定したグループ労組における2023春季生活闘争方針を説明

## JRグループ労組連絡会2023春闘総決起集会 グループ全体で生み出した 付加価値の適正な分配を 加盟全単組が「ONE TEAM」となって取り組む

JRグループ労組連絡会は2月10日、大阪市内において2023春闘総決起集会を開催した。今次闘争では、JR産業の魅力回復・向上に向け、「未来づくり」の取り組みを深化させ、働きの価値に見合った魅力ある賃金・労働条件と働き方の見直しを実現すべく、加盟全単組が「ONE TEAM」となって闘い抜く決意を固めあつた。



奥村代表幹事

主催者挨拶において奥村敬代表幹事（JR連合特別執行委員・東海交通事業労組副委員長）は、「働く仲間の暮らしは物価高で厳しく、「待たなし」の状況にある。また、喫緊の課題である離職に歯止めをかけなければ、グループ企業の未来はない。今次闘争は、JR産業の持続的発展

- 【決意表明をした各分科会代表者】
- |                      |         |
|----------------------|---------|
| （工務）東海交通機械労組         | 南崎委員長   |
| （運輸）ジェイアール四国メンテナンス労組 | 粟飯原副委員長 |
| （陸運）南関東ロジスティクス労組     | 宮本書記長   |
| （物販）JR九州リテール労組       | 前田書記長   |
| （ホテル）JR西日本ヴィアイン労組    | 中林書記長   |
| （一般）ジェイアール西日本商事労組    | 古賀委員長   |

体で生み出した付加価値の適正な分配に向けて、エリア連合とも連携のうえ、JR各社が登録する「パートナーシップ構築宣言」の取り組みを進め、各労使でJR本体との共存共栄について課題提起を図り、議論を深めて欲しい」と要請した。さらに「賃金・労働条件の改善をはじめ、安心して意欲を持って働き続けられる環境を各労使で構築し、人財の定着・確保へと繋がる好循環を実現していこう」と呼びかけた。

続けて幹事会がJR連合第35回中央委員会で決定した闘争方針を説明し、参加者全員で意思統一を図った。また、各分科会の代表者



「ONE TEAM」で2023春季生活闘争に臨む

第211回通常国会が1月23日に召集された。今次国会では、今後の地域公共交通について、新たな枠組みである「再構築協議会」を設けるべく、地域公共交通活性化再生法・改正法の審議が行われる。

国鉄改革に次ぐ大転換期にある今、国政においても鉄道に関する議論が活発化しており、引き続き国会議員懇・21世紀の鉄道を考える議員フォーラム等との連携を

強化し、JR連合の政策実現に向けて取り組んでいく。伴野豊国会議員懇副会長が予算委員会で首相に質問



伴野議員懇副会長

の我が国の社会インフラ全般における課題をどう認識されているかお聞きしたい」と投げ掛けた。岸田総理は、「我が国のインフラは、建設後50年以上が経過。老朽化が加速化する中、道路や鉄道網等を適切に維持・管理し、さらに未来に向けて更新しなくてはならない」

「国土強靱化計画5か年加速化対策をしっかりと推進し、デジタル技術の活用も進めながらインフラ老朽化の課題に向き合っていく」旨の答弁を行った。

伊藤孝恵幹事 参議院議員 2月15日、参議院「国民生活・経済及び地方に関する調査会」において、地域公共交通活性化再生法改正案が審議されることを見据え、総合的な政策を議論しな

らサービスレベル向上を図ることで潜在需要を掘り起こす可能性もある」旨述べ、伊藤幹事は、再構築協議会の対象外となる見込みの線区における議論の活性化の必要性、クロスセクター効果の検証の必要性について言及した。宇都宮教授は、「2000人を超える線区での協議も必要だ。もっと言えば、今よ

### 第211回通常国会 JR連合国会議員懇談会所属議員が 交通政策について問う

その後、火野官敦幹事の団結がんばらうで決起集会が締め括られ、グループ労組の2023春季生活闘争が本格的にスタートした。

九州ロジスティクス労組執行委員長の太城研哉です。JR貨物連合では、副会長も仰せつかっています。職場は、福岡貨物ターミナルでコンテナ荷役を担当しています。

2020年度の取扱輸送量では、1位東京貨物ターミナル、2位札幌貨物ターミナル、3位福岡貨物ターミナルとJR貨物の中でもトップ3に入る荷物を取り扱っており、一つのミスが大きな影響を及ぼすことは必至で、作業においては安全最優先を常に意識し日々励んでいます。

JR連合は、災害に強い「鉄道強靱化」を進めています。私には、私には福岡出身で趣味は釣りで、一年を通じていろんな釣りが楽しめます。九州以外の多く地域は、サバをしめるか火を通すのが当たり前ですが、九州では刺身で食べる文化があります。生のサバは最高に美味しいので、福岡に遊びに来た際は是非ともご賞味ください。

### 役員紹介



九州ロジスティクス労働組合 執行委員長 大城研哉さん



伊藤議員懇幹事

べ、「交通というのは小さな自治体だけではなく、人流も含めて広い範囲での議論が必要だ」と指摘し、さらに議論の深度化に向けては、「欧州のように交通の専門性を持った人間達が広域の交通を専任的に管理する仕組みが必要」である旨答弁した。

交通共済 ニュース

## 共済でひろがる、安心できる毎日。

みんなで暮らしをガード  
交通共済 (JR職域生協)  
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合