



国鉄新潟

NO. 937
 発行 2018年2月24日
 国鉄労働組合新潟地方本部
 発行責任者 加藤 秀夫
 編集責任者 教 宣 部



第188回拡大中央委員会 全体の意見・その2

○JR東海は利益が黒字、収益が多いが無人駅が多くなっている。無人駅の問題について、団交、地元利用者との連携、政党との意見交換など取り組んでいる。リニアに反対・JR社員の要求、地元などの要望を訴える。新幹線の台枠にキレツが発生、調査中。普通列車の故障や事故の発生について団交を申し入れている。

●18春闘く4%12000円の要求額。国労は生活実態調査から要求額を設定していた。格差を許さない闘いを進める。ストを背景に



した闘い、統一闘争の確立を。

○組織拡大・青年部は拡大対象者は全員だ。地本は拡大への取り組みをあきらめず強化していく。



国労加入を 全力で呼びかける

●2名国労加入した。JR東日本とステーションサービスからだった。組合活動を学習したいと国労加入した。ステーションサービスは賃金が安く、乗車証も無い。業務委託が拡大している。

○拡大は他労組との交流の継続。プロジェクト会議の開催、地区・支部へのオルグ活動の取り組み、分会組織の活性化を図る。国労運動の発展を目指すため国労加入を全力で呼びかける。

おきつめたうまきつめたう

●国労加入があった。交流会を開催し国労加入者を招き交流を深めた。①行動の展開、他労組への参加も訴える②拡大対象者を上げる③組織対策費を使う④拡大行動の報告書を地本に上げる。組織拡大は、あきらめたらそこで終わる。国労運動を訴え拡大へつなげる。拡大目標に近づけていくこと。新採獲得への強化。



ストを背景に闘う

○18春闘く3000万人署名の取り組み・ひとり20筆を目標。毎月2回執行委員会を開催し前段で宣伝行動を展開している。ストライキの構築をめざし意思統一を図っている。ストを背景に闘う体制、労働組合主導の春闘にする。拡大は統一闘争として運動を展開する。客貨一体の闘い、地域闘争との取り組みを進める。

総がかり 共闘組織

○組織拡大はひとりの職場の拡大。機関紙発行の強化、機関整備。定例会議の開催やレクなど開催し拡大につなげていく。

18春闘、JR各社の状況が違うので統一要求の設定はどうか。各エリアごとの独自交渉にして欲しい。

●青年が2名国労加入した。声をかけること。対象者を増やすこと。憲法改正反対の闘い、9条を改正させない。国労は71年間一貫して闘ってきた。総がかり共闘組織はナショナルセンターを越えて3000万人署名の取り組みを展開している。学習会の開催、街頭宣伝行動、市民、連合、野党との共闘を進めていくこと。



2018年 春闘総決起集会 in 新潟

3月8日(木)
 18時30分~19時40分
 新潟駅前「ガレソホール」
 (コープシティー花園)

情報の共有化を

○新幹線の台枠のキレツ、安全委員会調査、検証中。重大なインシデントだ。指令員の関係を調査。N700系は東海、山陽で走行する。疑わしい時は列車を止めること。検証結果から、東海、西日本が同じ対策をしていくことは重要だ。西と東海との情報の共有化がされていない。国労の仲間も共有化されていないのか。エリア本部間の問題だ。国労本部は声明を出すこと。社員の声を聞いて要求を求めていく。労・使・会社の垣根を越えてこの問題を取り組んでいくこと。



エリア本部に一任を

●18春闘よりしつかり要求で闘うこと。4%・12000円の要求実現へ。統一要求は矛盾している。交渉は統一してきていない。現状は難しい。貨物は旅との格差が大きくなっている。企業間格差はすでにある。格差は正になっていない。アンケート調査の集約率が根拠とはなっていない。国労の統一要求は4%だが交渉などエリア本部に一任してもらいたい。



委員からの発言は14名でした。記載した発言内容については、不十分などところがあると思います。後ほど国鉄新聞に詳しく編集され発行されますので、よろしくお願ひします。



拡大中央委員会、書記長集約、議長団の退任など予定した議事が終了し最後に団結がらばるうで団結をさらに深めました。



JR 30年の検証

安藤先生の報告



○JR各社の格差が大きくなっている。安全問題、要員の技術継承の問題が大きい。ローカル線のネットワークが廃止されている。災害についてのネットワークが分断されている。新幹線は延長されているが、その関係で在来線が大幅に削減されている。東日本震災、JR貨物が役割を果たしている。全国ネットワークを維持していることが重要だ。

●現状と課題

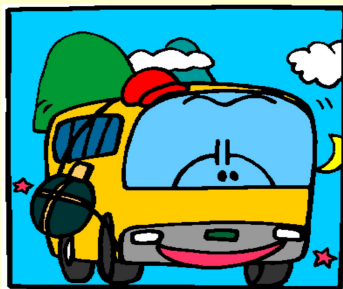
輸送の分担率・新幹線は延びているが在来線は廃止されている。JR7社の経営の格差が広がっている。鉄道輸送と関連事業など展開されている。関連事業が伸びているが本業が伸びていない。国鉄分割民営化、残された課題・債務など。土地、株式の売却が赤字分を解消している。長期債務はどうなったのか。

○財務分析について、数字・鉄道

事業の子会社化。収益と格差。

●新幹線のネットワーク・リニアの問題点。新幹線は縦断しているが状況は均一ではない。東海は多いが他は少ない。北海道新幹線はできて輸送力は多くなっていない。そして並行在来線の問題。リニアの問題、検討されて議論されているのか。

○ローカル線の状況・維持について、廃止の実態、輸送密度、第三セクターの状況。存続への対応。ローカル線の廃止、問題について検討。



●北海道の再生、JR北海道の問題が重要だ。三島問題も絡めながら検討。JR北海道は経営が安定していない。

○JR貨物30年、JR貨物の縮小・優位性。線路を借りる状況で充分に力が発揮できない。災害に対しての対応、環境問題について社会的価値がある。

●JRバス30年、労使関係の重要性。要員の確保、技術継承。

○日本の国鉄分割民営化、これが走りになっている。イギリスなど鉄道改革が進んだ。しかし日本とは違った改革になっている。この問題について分析し提言。

●JRは地域内のみならず、地域間・都市間の広域的な輸送を担っているという点に対して特徴がある。JR各社が新幹線輸送、大都市圏輸送、地方都市間輸送、ローカル圏内輸送といったこれまでの役割を引き続き担うことは、今後のわが国の社会経済の発展にとって極めて重要である。

○鉄道が、今後ともその役割を果たせるよう、鉄道ネットワークを全国的に維持・存続させていくことは、単に鉄道会社のみならず国や地方自治体の責任である。我々は、今後とも鉄道が国民の足として、その役割を果たしていくことができるよう提言する。

