

千葉地本「第38回定期大会」スローガン（案）

1. 命と安全を最大の価値基軸に、「新生 JR 東労組運動宣言」のもと、組合員と家族を守る為に、「職場からの挑戦」を通じて組織強化・拡大を実現し、JR 東労組の未来を切り拓こう！
1. 「抵抗とヒューマニズム」の精神を根底に、あらゆる戦争政策に反対し、憲法9条を守るために連帯の輪を広げ、平和で安心して暮らせる社会の実現をめざそう！

JR 東労組綱領

1. 私たちは労働条件の維持・改善をはかり、経済的・社会的地位の向上をめざす。
1. 私たちは鉄道労働者の使命を自覚し、技術の錬磨と人格の陶冶にはげみ、21世紀鉄道の興隆をめざす。
1. 私たちは組合員の利益を第一義とする労働組合主義にもとづき、政党の支配・介入を許さず、団結を強化し、労働者の総結集をはかり、日本労働運動の統一と発展をめざす。
1. 私たちは国民の先頭に立ち、個人の尊厳を尊重し、日本国憲法に沿った自由にして公正・平等・平和な社会の実現をめざす。
1. 私たちは基本理念を同じくする国内外の労働者と連帯し、基本的人権の確立と世界平和の達成をめざす。

新生 JR 東労組運動宣言

1987年3月3日、私たちは、東日本旅客鉄道労働組合（JR 東労組）を結成した。国鉄改革の理念である「雇用の確保」「鉄道の復権」「新たな労使関係の構築」を実現するため、組合員の団結を強化し、たたかい抜いてきた。

結成 33 年。その道程は組織破壊とのたたかいの連続であった。その多くは、一部指導部の奢りと自己保身で組合員を引き回した結果である。

中央本部は、「18 春闘」の大敗北から、その根拠を掘り下げ、組合員の気持ちを受け止めることができなかったことを真摯に反省し、第 46 回定期中央委員会において、あらためて「新生 JR 東労組運動宣言」を提起し、組合員一人ひとりの意思としていくことを確認した。

全組合員のみなさん！

JR 東労組運動の再生をかけて起ち上がろう！

1. 私たちは、時代認識を踏まえ、雇用の確保はもとより、すべてのハラスメント行為を許さず、賃金、労働条件、安全の向上のために職場現実を正しくつかみ、組合員とともに運動をつくり出します
1. 私たちは、取り巻く情勢を見定め、会社施策に対して職場現実を踏まえ、真正面から建設的な議論を行い、経営協議会や団体交渉などを通じて健全な労使関係をつくり出します
1. 私たちは、JR 総連と JR 総連に結集するすべての単組とともに、鉄道・バスなどの地域交通と安心して暮らせる社会を守るため、広く社会的な連帯をつくり出します
1. 私たちは、全地本の新たな総団結を実現し、JR 東労組の旗の下に組合員を拡大するため、不正や虚偽、あらゆる組織破壊策動を許さず、真実を組合員に伝えることを通じて信頼回復に努めます

2020年2月10日
東日本旅客鉄道労働組合

千葉地本「第38回定期大会」議事次第

1. 開会挨拶
2. 資格審査委員会の設置について
3. 資格審査委員会の報告
4. 大会成立宣言
5. 議事運営委員会の設置について
6. 議長団の選出ならびに挨拶
7. 大会職員の指名について
8. スローガン（案）提起
9. 地本執行委員長挨拶
10. 来賓挨拶
11. 経過報告
 - (1) 一般経過報告
 - (2) 労働協約・協定の締結報告
 - (3) 会計報告
 - (4) 会計監査報告
12. 議事
 - (1) 労働協約・協定の締結承認について
 - (2) 2022年度決算承認について
 - (3) 2023年度運動方針（案）、スローガン（案）について
 - (4) 2023年度予算（案）について
 - (5) 規約・規則の一部改正（案）について
 - (6) その他
13. 役員選挙管理委員会の設置について
14. 地本役員選出
15. 地方委員および各種委員の選出
16. 大会宣言（案）について
17. 新旧役員挨拶
18. 議長団解任の挨拶
19. 閉会挨拶
20. 組合歌・団結ガンバロー

2023年度 運動方針（案）

II. 運動の基本

1. 「2023JR 総連春闘」を総括し、「職場からの挑戦」で安全で魅力の持てる仕事と職場を創造し、JR 東労組への結集を訴えよう！

私たちは「2023JR 総連春闘」方針に基づき、年末手当の総括をバネに、JR 総連加盟各単組と共に、「統一要求・統一闘争」で、連帯・共闘をつくりあげ、「2023JR 総連春闘」をたたかい抜いてきました。この間のたたかいを振り返れば、12月からを第1ゾーンとして、112機関から出された年末手当見解などを組合員と読み合わせ、会社の経営姿勢に立ち向かう土台をつくり出してきました。さらに、第49回定期中央委員会で要求を決定してからの第2ゾーンでは、ベア一律10,000円（物価上昇・生活向上分を含む）の要求主旨を組合員と議論し、組合員の生活実態を要求の根幹に据えることで「深澤社長の慎重発言」や「JR 連合ベア3,000円要求」「社友会ベア1,000～3,000円要望」という低額相場形成に対し、怒りを持つ組合員によって、そのような思惑を跳ね返すたたかいを職場からつくり出しました。

しかし、3月14日申9号第3回団体交渉で、会社から回答が示され、定期昇給（昇給係数4）の完全実施は確認できるものの、ベア一律10,000円（物価上昇・生活向上分を含む）の要求からは大きく乖離し、一昨年の定昇カット分の別途支給、第二基本給の凍結、65歳定年制導入の要求実現には至らず、到底納得できる回答ではありませんでした。当然、職場からも怒りの声が多く寄せられ、中央本部は3月17日に申12号再申し入れを提出し、団体交渉を行ってきました。

異例なことに、会社は開口一番「再申し入れいただいたことについては驚きを持って受け止めている」「再申し入れとの提起にも関わらず新たな項目が追加されている」「議論を尽くしてきたことから非常に驚きがあり、違和感を持つ」との認識が述べられました。

また、私たちが6,360件以上の怒りの声をぶつけたことに対して会社は「6,000件の組合員・社員の声があったことは受け止めたい」「受け止めた状況の中でも回答は変わるものでない」「収入は8割強、利益は2割強という状況」「ベースアップするのは非常に考えに考えた」「歴史的物価高、2年間の賃金引き上げの状況によって社員の生活に影響が及んでいることを考え、踏み込んで回答した」と述べ、私たちの要求を実現することができませんでした。

「基本給に所定昇給額の4分の1の額及び4,000円を加算（基本給改定分：5,957円）」といった所定昇給額を算出基礎とした回答となったことは断じて認めることは出来ませんが、職場からのたたかいによって、社友会やJR 連合がつくり出す低額相場を大きく上回る事が出来ました。このことは、21春闘の総括を踏まえ、定期昇給カット分の回復を求め続けてきた構えと、ベア一律10,000円（物価上昇・生活向上分を含む）要求を組合員はもちろんのこと、多くの未加入者に支持して頂いた結果とも言えます。

満額回答を勝ち取ることはできなかったものの、会社回答に対してベアの数字に戸惑いながら、「なぜベアに差がつくのか」「21春闘では定昇カットされている」「世間相場からしたら低い」等捉え返す

怒りの声が職場から沸き上がり、再申し入れまでのたたかいを組合員が牽引してきました。

そして、JR 総連に集う仲間たちと、連帯・共闘し、たたかうことが出来たことは、「2023JR 総連春闘」としての大きな成果です。

一方若手社員の退職・離職が後を絶ちません。交渉の中でも議論してきましたが、JR 東日本の採用数が年々減少する一方で、2021 年度の若年退職者数は約 600 名となり、この 3 年間で倍増する異常事態となっています。社会的にも採用した人材を定着させることができない企業が増えている中、人材定着を考えない企業は、淘汰されていくとされています。

JR 北海道においては自己都合退職者が激増し、社員数 6,000 名強で、自己都合の退職者が 2022 年度は過去最高の 232 名に達しました。数年前から JR 北海道は採用難に陥っており、このような問題は、JR 北海道に留まらず、JR 九州や JR 四国でも浮き彫りとなっています。

駅では、窓口の減少やホームに駅係員がいなくなることで、お客さまに大変なご不便をおかけしていますが、抜本的な対策をするのではなく、むしろ“リスクが大きくても確率が少なければ切り捨てる”かのような視点で施策などが進められ、社内でも不満の原因となり、将来に不安を抱く社員が多くなっています。

そのようなことも要因となり、人材流出が止まらない状況に労働組合として、どのように切り込んでいくかが課題となっています。この間、あらゆる労使議論の場で人材流出と技術・技能継承への危機感を訴え続けていますが、解消に至っていません。あらためて『職場からの挑戦』で安全で魅力の持てる仕事と職場を創造し、JR 東労組への結集を更に訴え実現していきます。

2. 人権侵害・人間破壊を行う日勤教育とそれを容認する経営姿勢を断じて許さず、「懲罰的日勤教育」によって引き起こされる最悪な事態を防ぐために「今」こそ安全哲学の再確立に決起しよう！

JR 東日本は会社発足以来、安全を経営のトッププライオリティと位置づけてきました。しかし、2020 年 9 月に「変革のスピードアップ」を発表以降、矢継ぎ早に行われるあらゆる施策の実施により、昨年の JR 東労組の定期大会以降、社員・グループ会社社員の死亡事故、感電・墜落・転倒による怪我、列車の流転や取扱い誤り、待避遅延や気笛吹鳴を受けても立ち止まらず移動を続ける事象など、安全がトッププライオリティとは思えない事象が連続して各地で発生しています。

さらに、事象については個人の責任に切り縮めた対応がとくに山積し、国府津運輸区や宇都宮運輸区で発生した懲罰的日勤教育を受けた組合員は、病欠や医療保護入院するまで追い込まれました。鉄道事業を担う私たち労働者にとって、極めて「命と安全」が脅かされる行為であり、断じて許されるものではありません！

107 名もの尊い命を奪った福知山線脱線事故に対して、運輸安全委員会は『事故調査報告書』で「日勤教育又は懲戒処分等を行うという同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる。」と示しました。その後、JR 西日本が、事故・事象発生後の「日勤教育」の日数を 7→5→3 日と縮減したことに、JR 東日本は学んでいないのではないのでしょうか。

日勤教育は人権侵害に繋がるだけでなく、見せしめ的な日勤教育から逃れるために事故の隠蔽が発生することが福知山線脱線事故の教訓です。よって、責任追及は事象の隠蔽に繋がるだけでなく、厳

罰の恐怖による同種事故の押さえつけにしかありません。福知山線脱線事故の教訓からも、JR 東労組は「責任追及」では安全は守れないと断言します。

現在の経営姿勢は、グループ会社にも波及し、3月31日、ベア500円の賃上げ回答を行ったジェイアールバス関東会社は「運転事故・障害及び、輸送障害等における懲罰等を『見える化』！！」と題し、事象が発生する毎にポイントを個人別に加算、基準点に達した時点で賞罰委員会において審議し懲戒処分等を決定するとの通達を突如発出しました。一切の労使議論も社員説明もなく翌日実施したことから職場では、「人間味がない」「バスの現場を理解していない」「これではみんな辞めてしまう」「処分に脅えながら運転するようになる」などの声があがっています。まさに、グループ会社をあげてまでの責任追及への回帰を彷彿させ、懲罰的な日勤教育にあらわれた姿勢は、グループ会社内にも貫かれているように思えてなりません。職場に歪みを発生させ安全を脅かし、結果的には労働者が犠牲になってしまうようなことには、労働組合として断固反対です。

JR 東日本会社の会長を歴任した故山之内秀一郎氏著『なぜ起こる鉄道事故』では、「安全は企業にとって大切であるというメッセージだけで安全を神格化し、現実には増収、合理化、新規事業にしか関心を持っていない経営者をあまりにも多く見てきた。現場の社員は経営者の本心と行動を实によく見ている。安全を大切にする企業風土とは、何よりも経営者の安全に対する本当の理念と実践によってつくられるのである。」など苦言を呈していますが、残念ながら、指摘の内容とは程遠い状況となっています。

また、JR 東日本人財戦略部から「お客さまがご利用される場所（ホーム上などの駅施設等）における、退職者の最終乗務の出迎えについて」という文書が一方的に出されました。一言で言えば、有志の出迎えの禁止です。このことは、長年鉄道の安全を守り抜いた仲間を無下に扱い、私生活や個人の心まで管理する行為です。処分をちらつかせ脅してしか社員管理ができないのであれば、企業倫理に反し、現場の苦闘を省みない経営姿勢が現れていると言わざるを得ません。JR 東労組は是々非々で、このような経営姿勢に立ち向かい、現場第一主義を取り戻していきます。

松崎初代委員長の講演録でもある『職場からの挑戦』では「ある種支配者にとって都合の良いように、なんとかすればいいというような支配の論理があるとしたら闘わざるを得ない」「事故などを相手側の責任にして済ましておけない」「自身の内部において自身の問題をもっともっと深く深刻に受けとめていく必要がある」ことなど、安全に対して労働組合からアプローチする重みや、根底にあるのは人間第一主義であることなど、安全議論の前提となることが提起されています。

私たちは今一度、先達から学び、安全哲学を再確立していかなければなりません。そして「融合と連携」による柔軟な働き方が安全・技術レベルと働きがいの向上に繋がっているのか、検証運動を強化し要求や提言をつくり出していかなければなりません。

私たちが労働者の感性を磨き、事故に学び、いかに対策を打ち立て日々実践するかが問われています。決して、本人の問題に切り縮めたり、事故・事象の評価にとどめたり、分かったふりをするなど客観的な立場を取ってはなりません。まさに、福知山線脱線事故前夜、それ以上の状況になっていると緊張感をもって、「責任追及から原因究明へ」の安全哲学を掲げ、安全問題に立ち向かっていきましょう。

3. ウクライナ侵攻から1年、あらゆる戦争政策に反対！「安全保障関連3文書」改定の閣議決定を許さず、憲法9条を堅持し、平和で安心して暮らせる社会の実現をめざそう！

2022年2月24日のロシアによるウクライナ侵攻から1年が経過し、両国とも10万人以上の死傷者を出す中、未だ戦争は終結していません。NATO（北大西洋条約機構）の東方拡大が侵攻の要因の一つになったことに加えて、ウクライナがドンバス地域の停戦を合意した「ミンスク合意」を履行せず、米国と歩調を合わせ、ロシアとの軍事敵対路線を鮮明にした結果、戦争が勃発したことも事実です。

そして、戦乱が長期化・拡大化しているのは米国・NATOにも責任があります。なぜならば、ウクライナの戦闘に用いられている兵器は米国・NATOが提供したものであり、戦争はロシア対NATOの性格を強めているからです。関連する米国・NATOの軍需産業が、ウクライナへの武器供与によって莫大な利益を上げていることを見逃してはなりません。ロシアの軍需産業もまた然りです。どちらかが善でどちらかが悪という事ではなく、戦争の原因や目的を見抜くことが重要です。

一方、日本政府はロシア侵攻を契機とした台湾有事や北朝鮮への警戒感を煽り、12月16日に安保関連3文書（国家安全保障戦略、国家防衛戦略、防衛力整備計画）の改定を閣議決定し、「今後5年間の防衛費を総額43兆円へ増額」「敵基地攻撃能力の保有」など、世界第3位の軍事大国化を鮮明にし、近隣国の警戒感を高めさせています。そのような中、岸田首相は任期中に憲法改正を実現することを幾度となく公言し、近隣国の緊張感をさらに高めているのが現状です。

そして、ウクライナ侵攻で、駅や列車等の鉄道施設への攻撃によって多くの旅客と鉄道労働者が犠牲になった現実から目を背けてはなりません。ウクライナやロシアで行われた鉄道の軍事利用を目の当たりにし、日本でも国土交通省の有識者会議で、「様々なご協力を民間の鉄道会社様からいただくと、自衛隊としては有事の対応として大変助かると考えております。」など、鉄道の軍事利用が議論されています。北海道から九州まで、貨物輸送に留まらず、新幹線で軍事輸送が出来ないかといった議論も、そう遠くない時期に行われるかもしれません。

戦争の長期化によって一部の者たちが利益を得ている現実とウクライナ侵攻を契機とした軍事大国化の道を突き進む日本の情勢の中、憲法9条を守り抜くため、今こそ「抵抗とヒューマニズム」の精神を根底にたたかいをつくり出していきましょう！

4. 「新生 JR 東労組運動宣言」を今こそ具現化し、「抵抗とヒューマニズム」の精神を根底に、仲間に寄り添い・支え合い・共にたたかうことができる組織をめざし、組織強化・拡大を実現しよう！

コロナ禍を契機に国主導によって、採算が取れない地方ローカル線は一気に廃止やモード転換に舵が切られる恐れがあることから、JR 東労組は関係する議員や仲間との連帯を強化してきました。この間の取り組みの結果、国土交通大臣から「国鉄改革のスキームである内部補助の精神は今後も変わらない」ことや、「廃止を前提とした法改正ではない」ことを確認し、特定線区再構築協議会で謳われている3年以内という時間軸についても事業者と自治体の納得・合意が前提であり「3年以内という結論ありき」ではないこと、協議会の対象には事業者、自治体以外に利用者も含め「幅」があること、鉄道貨物の役割は今後益々大きくなることなど、懸念していた課題について国土交通省の考えを引き出してきました。

しかし、地域公共交通活性化再生法一部改正の内容を見ていくと「再構築協議会に招集された者は、国交大臣が認めた場合を除き、基本的には協議会に応じなくてはならない」とする趣旨の一文が入っていることから、「反対」や「協議会に応じる必要はない」と唱えているだけでは、私たちの運動は前進しないことから、沿線自治体と関係をつくり、再構築協議会に労働組合として参画するなかで、私たちの主張を訴えていく運動を追求することへ問題意識を転換してきました。

そして、協議会参画に向けて地域との関係づくりをより強固なものとし地域と同じ立場で再構築協議会に入ることや、自治体と課題認識を一致させ、共に地域から必要とされる鉄道をつくるために訴えてきています。

JR 東労組は1987年3月3日に誕生し、結成36年目を迎えました。“血と汗と涙”で築き上げてきた国鉄改革から今日に至る歴史と、その過程で多くの先達の命が「何者かによって奪われた」ことを忘れることなく、これからも労働組合らしく、組合員のみなさんと共にたたかっていきます。

JR 東労組は、発足当初から「組織破壊」の連続でした。忘れもしない「18春闘大敗北」は、組合員の大量脱退に留まらず分裂組織の結成にまで及びました。自ら混乱を招いた責任を他者に転嫁し正化することは、あってはなりません。

「新生 JR 東労組運動宣言」の根幹にあるのは、組合員の自由闊達な発言と、職場で発生している課題を解決するために全組合員のみなさんと議論を積み重ね、不正や虚偽、あらゆる組織破壊策動を許さず団結を打ち固めてたたかうことです。今こそ「新生 JR 東労組運動宣言」に基づき、組織強化・拡大を何としてでも成し遂げなければなりません。奮闘している仲間と更に連帯し、たたかっていきましょう。

そして、職場で発生している現実に付度や迎合するのではなく、時には厳しく指摘し合い、時には楽しく、レクやサークル活動を通じて交流を深めながら、JR 東労組に結集する一人ひとりが議論やたたかいを通じて労働者的感性を磨くことが重要です。

これからも、「抵抗とヒューマニズム」の精神を根底に、仲間に寄り添い・支え合い・共にたたかうことができる組織をめざしていきます。とくに、労働条件の引き下げ、希望を無視した転勤懲遷、ハラスメント、不当労働行為、責任追及、懲罰的日勤教育が当たり前になる会社にさせないために、職場のたたかいを通じて、要求実現と組織拡大の両輪で、新たな未来を切り拓いていきましょう！

Ⅲ. 運動の具体的取り組み

1. 組織の信頼回復と強化・拡大をめざす取り組み

【1】組織の再確立と強化・拡大に向けた取り組みについて

- (1) 「新生 JR 東労組運動宣言」を全組合員で実践し、JR 東労組の取り組みを紹介して、組織強化・拡大をめざします
- (2) 各機関での定例的な執行委員会や職場集会、総対話行動やレクリエーション・世話役活動など積極的な職場活動の展開をめざします
- (3) 柔軟な組織運営のために「首都圏協議会」の取り組みに参加し、地方本部間の連帯と組織の強化をめざします
- (4) 過半数代表者選挙において JR 東労組組合員がいる職場では、組合員から代表者を擁立することをめざします
- (5) エルダー社員の JR 東労組 OB 会加入をめざします
- (6) 「JR 東労組ステーションサービス協議会」の活動の充実をめざします

【2】組織破壊に抗するたたかいの取り組みについて

- (1) 分会・支部・地本・本部の連絡体制を強化し、あらゆる組織破壊行為や列車妨害に対し、職場からたたかいをつくり出します
- (2) 20 年が経過した「えん罪・JR 浦和電車区事件」でつくり出した連帯の輪をさらに深めるための「11・1 集会（仮称）」に参加し、えん罪被害者の立場に立つ仲間をつくります

【3】青年部運動の充実・強化について

- (1) 情勢を正しく掴むため、国会前「19 日行動」や、沖縄・ヒロシマを中心とした現地学習行動に参加し、現実と過去の事実や歴史を学び、JR 東労組と平和の必要性を「自分の言葉」で訴えることができる青年部をつくり、組織強化・拡大をめざします
- (2) 各種施策に向き合い、更なる組織強化・拡大をめざして、「系統別意見交換会」や「賃金学習会」に参加します
- (3) 青年部の今後の運動や組織形態について執行部と共に議論を深めます

【4】サークル活動の取り組みについて

- (1) レク・サークル活動を通じて信頼関係を構築し、組織強化・拡大をめざします
- (2) JR 東労組サークル協議会定期総会に参加します
- (3) 本部主催の部長会議・サークルセミナー・サークル担当者会議に参加します
- (4) クラブ大会に参加します

【5】ヒューマニズムに立脚した運動の取り組みについて

- (1) 平和で安心して暮らせる社会の実現に向けて、9条連ニュースの購読拡大を通じて、労働組合が平和活動を行う意義について議論を深めます
- (2) 「森びとプロジェクト」と連携し、「山と心に木を植える」活動の大切さを職場で語り、共に取り組む仲間をつくり出します
- (3) 激甚化している自然災害等を踏まえ、東日本大震災現地踏査等に参加し、「抵抗とヒューマニズム」の精神を学びます
- (4) 発生した状況に応じて、支援活動等を行います

2. 安全と雇用・労働条件を守り抜く取り組み

【1】安全確立に向けた取り組みについて

- (1) 本部主催「安全セミナー」への参加と、「職場からの挑戦」等を活用して、安全哲学の再確立をめざします
- (2) 「責任追及から原因究明へ」の安全文化の定着と再発防止に向けた「原因究明委員会」の議論を通じて、懲罰的日勤教育や触車・感電・墜落等の労災撲滅をめざします
- (3) 感染症等に対し、全組合員が安心して働ける環境をつくるために議論を強化します
- (4) あらゆる災害から命を守るために、防災・減災の視点で職場から議論をつくり出します

【2】雇用・労働条件を守る取り組みについて

- (1) 「新たな施策に対する5本柱」を基に、全機関で検証運動を実践し、支部・分会や地本分会協議会と連携して政策や要求をつくり、団体交渉等を積み重ねて「安全・健康・ゆとり」が実感できる職場をめざします
- (2) ジェイアールバス関東、JR東日本ステーションサービス、JR千葉鉄道サービスで働く組合員の職場問題解決や労働条件向上を通じて、組織強化・拡大をめざします
- (3) 総括を繰り返して、期末手当と2024春闘に向けた職場からのたたかいをつくり出します
- (4) 適正な労働時間管理に向けて、時間外労働の削減、不払い労働の防止に向けて、支部・分会と連携して36協定の議論を深めます
- (5) 社員に対する暴力行為や社内におけるあらゆるハラスメントを許さず、職場の団結力を再構築し、安心して働くことができる職場環境の実現をめざします

3. 情報・宣伝活動の充実に向けた取り組みについて

- (1) ホームページを情報発信のツールとして充実させ、広く活用します
- (2) 有識者の講演等に参加し、情勢の学習を行います

4. 学習・研修活動の取り組みについて

- (1) 歴史の真実を見極めるために各種安全・平和研修を開催します
- (2) JR 東労組に加入した組合員を対象とした研修を開催します
- (3) 本部ユニオンスクール・リーダーコースに参加します

5. 政治活動の取り組みについて

- (1) 地域の足を守るために、組織内議論の強化と関係する自治体や市民団体、議員等と連携を強化して、みんなに親しまれる鉄道をめざします
- (2) 公職選挙において推薦候補者（組織内外）を支援します
- (3) 憲法改正がめざされていることから、憲法 9 条を守る仲間と連帯をつくり出します

6. 国際交流・連帯の取り組みについて

- (1) JR 総連及び国際労働者交流センター（ICLS）、国際運輸労連（ITF）、ポーランド「連帯」「マンガセンター」、韓国公共運輸労組、軌道協議会や、「平頂山事件平和研修」「12・13 南京一平和のための国際交流」で培った方々と国際交流や連帯した活動をめざします

7. 共済活動と福利厚生について

- (1) 総合共済の運用を継続していくため全組合員加入をめざします。またエルダー組合員と新入組合員の加入をめざします
- (2) (株) 鉄道ファミリーの運営と組合員の福利厚生を存続させるために、「ガン保険」「自動車保険」「JR 積立年金」等の加入拡大や、「健康食品」「すみっこ商店商品」等の購入の取り組みを強化します
- (3) (株) 鉄道ファミリーやこくみん共済 coop と協力し、相互扶助の精神と商品の内容理解を深めるための勉強会を開催します。とくに (株) 鉄道ファミリーと連携し、支部・分会等へ説明会を行います
- (4) 業務上で列車を運転する組合員、車掌業務に従事する組合員および自動車を運転する組合員（全系統）の「ドライバーズ共済」加入を促進します
- (5) こくみん共済 coop の「JR セット共済」全員一律共済（団体生命共済基本・障害・病气入院特約各 10 口契約で、死亡保障 100 万円・入院 1,000 円／日）は、JR 東労組全組合員加入を前提として設計されており、保障だけではなく加入条件の緩和等優遇された制度となっているため全組合員加入をめざし取り組みを強化します。なお、こくみん共済 coop の共済活動に関わる情報提供、利用の促進、事務手続きは組合員からの委任に基づいて必要最小限度の範囲内において個人情報提供を受けます
- (6) こくみん共済 coop への出資金は、セット共済新規加入時に 100 円を積み立てます
- (7) 伊東さつき会館のチラシ等を活用し、各機関の研修やレク等、伊東さつき会館の利用促進を強化します。また組合員個人での利用も促します

IV. 当面する組織運営

1. 定期地本委員会は2024年2月に開催します
2. 必要の都度、支部委員長・書記長会議、専門部長会議、全機関代表者会議等を開催します
3. 組織と財政について引き続き検討するため、組織財政検討委員会を設置します。構成は従来通り地本4名、各支部書記長とします
4. 執行委員会の発足は2023年7月13日とします
5. 支部定期大会は、2023年8月末までの開催をめざします
6. 分会定期大会は、2023年10月末までの開催をめざします