

J R 総連通信

2018年5月31日 No.1275

全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連） <http://www.jr-souren.com>

憲法改悪反対！当たり前前の労働運動を創造しよう！

J R 総連第 34 回定期大会

J R 総連第 34 回定期大会は6月3日～4日、「ホテルイースト21 東京」で開催します。
開催にあたり、スローガン(案)、運動の基調、および運動の具体策について、以下のとおり示します。

スローガン (案)

**憲法改悪反対！安保法制廃止！監視社会を許さず、
平和・人権・民主主義を守り抜き、組合員のための
当たり前前の組合活動を全組合員で実践しよう！**

《サブスローガン》

- 一、2018 J R 総連春闘の成果を基礎に、長時間労働やサービス残業を助長する「働き方改革」に反対し、労働者の格差・分断を許さず、すべての市民・労働者、連合の仲間と共に固く連帯してたたかおう！
- 一、運行・営利優先の経営体質を許さず、安全を最優先にする企業風土の再確立と、自らの安全意識を高め、生命をすべての価値基軸とする職場風土をつくりだすためにたたかおう！
- 一、J R 北海道の「事業範囲の見直し」については、「国鉄改革のスキーム」の是正と新たな支援を求めると共に、赤字ローカル線も含め、鉄道の安全と未来を切り拓くためにたたかおう！
- 一、あらゆるテロと戦争政策に反対し、えん罪撲滅、反彈圧、反貧困、反差別を掲げ、たしろかおる・美世志会と共につくりだした連帯の輪を基礎に、J R 総連運動をさらに推し進めよう！

運動の基調

1. 2018 J R総連春闘の成果を基礎に、長時間労働やサービス残業を助長する「働き方改革」に反対し、労働者の格差・分断を許さず、すべての市民・労働者、連合の仲間と共に固く連帯してたたかおう！

J R総連は連合の「底上げ・底支え」「格差是正」の観点からベア 6,000 円を掲げ、統一要求、統一闘争で 2018 J R総連春闘をたたかい抜いてきました。

その結果、J R貨物労組が 19 年ぶりに「ベア 300 円」を獲得し、鉄研労、システム労も昨年を上回る回答を引き出すと共に、J R貨物労連の F L 労組が「ベア 300 円」を勝ち取るなど、多くの単組、5 連協が J R総連の統一闘争をたたかい抜いてきました。

しかし、多くの成果がある一方で、政府が推し進めようとしている「働き方改革」は労働者の格差・分断を助長するものであり、断じて認めるわけにはいきません。

政府は経済界からの強い要請を受け成長戦略の一環として、残業時間の罰則付き上限規制の導入や、高収入の一部専門職を労働時間規制から外す「高度プロフェッショナル制度（残業代ゼロ制度）」の創設、「同一労働同一賃金」などを柱とする「働き方改革」関連法案を閣議決定し、今国会の最重要法案と位置づけています。

しかし、あらかじめ決められた時間を働いたとみなす裁量労働制をめぐり、首相答弁の撤回や、法案づくりの参考にされた調査データの不備などが相次ぎ、安倍首相は今国会での裁量労働制の対象拡大を見送りました。

そもそも、企画業務型裁量労働制の対象になっていた野村不動産の 50 代の男性社員が過労自殺したことがすでに明らかになっていますが、現行制度でも過労死は防げていません。

裁量労働制をめぐっては、昨年 1 年間に 272 事業所で是正勧告や指導を受けていたことも明らかになっていますが、政府が進めようとしている残業時間規制は繁忙期で 100 時間未満までの残業を認めており、長時間労働の温床となりかねず、労働者保護とは相容れない内容となっています。

また、残業代ゼロ制度は、年収 1,075 万円以上の一定の職種を対象に労働時間規制を撤廃しようとしています。適応されれば残業代や深夜・休日の割増賃金が一切支給されません。今は年収 1,075 万円以上となっていますが、いずれ年収要件の引き下げや、対象職種の拡大によって J Rグループにとっても無縁とは言えず、私たちは収入の低下や違法なサービス残業を強いられる事態に警戒していかなければなりません。

よって、私たちは企業へのチェック能力を発揮すると共に、「組合員の利益を守る」という原点を貫くために、すべての市民・労働者と固く連帯して、労働者を保護する本来の「働き方改革」を求めたたかい抜いていくこととします。

他方、J R東労組では 2018 J R総連春闘のたたかひの過程で、組合員の大量脱退者を生み出す事態を招いてしまいました。

それは 18 春闘での争議行為の戦術行使を巡る議論過程と、J R東労組が会社との労働協約を逸脱し、「労使共同宣言の失効」という事態を招いたことに端を発していますが、その本質は上意下達ともいえる組合員不在の運動と、社会情勢と組織実態・現実を分析することなく争議行為を通告してしまったことに他なりません。

本来であればその指導責任を反省し、時系列と事実を明らかにした上で組合員に謝罪しなければなりません、その指導責任を一切認めず、事実に向き合うことができない組合役員の質が大きく問われました。

J R 総連は J R 東労組が会社との労働協約を逸脱し、「労使共同宣言の失効」をもたらした事実と指導部としての責任に向き合い、新たな J R 東労組運動をつくり出すために開催した第 35 回臨時大会のすべての決定を支持し、いかなる場合も労使双方「信義誠実」を原則とする労使関係を切り拓く決意をした J R 東労組と固く連帯していくこととします。

今後、J R 東労組が歩み出す道は、国鉄改革の実現がそうであったように「茨の道」の連続となることは明らかですが、いかなる困難があろうともたたかっている仲間たちと、涙を流しながら脱退せざるを得なかった仲間たちのための「当たり前の労働組合」を取り戻さなければなりません。

J R 総連は、「抵抗とヒューマニズム」を基底に、二度と組合員に不安と動揺を与えないために、鉄道 5 単組、5 連協、労連の仲間たちとの連帯と絆をさらに深め、新たな J R 東労組運動と固く連帯していくこととします。

2. 運行・営利優先の経営体質を許さず、安全を最優先にする企業風土の 再確立と、自らの安全意識を高め、生命をすべての価値基軸とする 職場風土をつくりだすためにたたかおう！

昨年 12 月 11 日、博多発東京行きの「のぞみ 34 号」の車両の台車に亀裂が入り、破断寸前の状態で名古屋駅に到着するまで、3 時間にわたって運転を続ける事象が発生しました。

この事態を受け、J R 西労は「J R 西日本の不安全な企業体質を一新する集会」（3 月 11 日）を開催すると共に、J R 総連も各単組を含めた「安全プロジェクト会議」を開催し、生命をすべての価値基軸に、運行・営利優先の経営体質を許さず、安全を最優先にする企業風土を再確立するために議論を行ってきました。

会社は 2 月 28 日、台車枠亀裂の発生原因について、製造した川崎重工業の作業員が底面を削り、厚さが基準の 7 ミリを満たしておらず「側バリ底面の厚さが薄かったために進展し、大きな亀裂に至ったものと考えられる」と発表しました。

しかし、他の異常のある台車は交換したものの、底面を削りすぎた台車は今も走行しており、なぜその台車だけが亀裂に至ったのか原因も特定されておらず、とても安全を最優先にする企業風土とは言えません。

他方、走行距離も J R 東海より J R 西日本の車両の方が 1 日に走行する距離が長く、J R 東海区間はバラスト軌道、J R 西日本区間はスラブ軌道になっていることなど、台車に与える影響の違いも考えられ、検査の周期延伸ではなく事前に予防するための対策こそ必要であることもプロジェクト会議で明らかになりました。

また、その一方で J R 西日本の企業体質に対する問題も浮き彫りになっています。福知山線脱線事故の遺族からは「安全最優先と言いながら、なぜ列車を止められなかったのか」と依然として教訓が活かされていないとの指摘がなされています。

会社は社員に対し「勇気を持って列車を止めてください」と指導していますが、なぜ列車を止めることができなかつたのか、その原因と根拠、それを生み出している企業体質については何も明らかにしていません。

そもそも、何人もの社員が異音や異臭を感じながらも列車を止められない現実、指令に報告しても車両のプロがいない現実など、止められる環境が整っていないばかりか、運行優先体質が貫かれている現実を目を向けなければ、「勇気を持って」などと精神論だけを論じてても列車を止めることはできません。

今回の事象ではJR東海にも同様なことが言えます。JR東海でも博多駅で折り返す前の下り列車から台車の温度に異常が認められています。

具体的には、博多駅で折り返す前の下り列車の台車がJR東海に設置してある「台車温度検知装置」によって、小田原駅付近の酒匂川（さかわがわ）測定地点で通常より約10℃上昇し、豊橋駅付近の豊川測定地点ではさらに約10℃上昇していた事も明らかになり、下り列車から兆候が始まっていたことも判明しました。

また「のぞみ34号」を新大阪駅から引き継ぎ、名古屋駅までの約1時間にわたって列車を止めることができなかつた事象や、未だに事故の時系列が明らかにされないばかりか、現場社員にさえ詳細な説明がなされない事態は、安全を蔑ろにする運行・営利優先の経営体質と言わざるをえません。

これでは「他山の石」として、事故や事象を教訓に原因を究明し、事前に事故を予防するという鉄道の安全対策の教訓を活かすことはできません。

会社は「危険を感じたら列車を止める」と言いますが、職場では「列車を止めた場合、手続きや報告が面倒」とか、「感じたことが間違いなら自分の評価が下がるのではないか」といったことを気にするあまり、「列車を止めることができない」との声も寄せられています。

このような実態はJR各社に共通するものであり、安全より自己啓発を重視するかのような社員評価制度とも無関係ではありません。

鉄道の安全は各系統の情報共有と連携というチームワークで成り立つ作業です。社員間の過度の競争原理は安全・安定輸送を阻害する要因です。

よって、私たちは、安全第一の職場風土と事実を明らかにし原因究明できる企業風土と、行き過ぎた業務研究や自己啓発運動が優先する職場風土を是正し、運行・営利優先の経営体質を許さないためにたたかい抜いていくこととします。

3. JR北海道の「事業範囲の見直し」については、「国鉄改革のスキーム」の 是正と新たな支援を求めると共に、赤字ローカル線も含め、 鉄道の安全と未来を切り拓くためにたたかおう！

島根県と広島県を結ぶJR三江線は、2013年8月の豪雨被害で不通となり10億8千万円を掛け復旧したものの、2018年3月31日に廃止となりました。三江線の2016年度の1日1km当たりの平均通過人員はわずか83人にすぎませんが、2019年4月に廃止が予定されているJR北海道の石勝線夕張支線も2016年度の平均通過人員もやはり83人となっています。

道路整備による自動車へのシフトや地方の人口減少で、ローカル線の利用者の減少が加速していますが、2008年度における平均通過人員が49人と最も少なかった岩泉線は、2010年に土砂崩れが発生し運休になると、その後復活することなく2014年に廃線となっています。

三江線の営業距離は108.1kmで、国鉄分割民営化後の本州JRの廃止路線としては最長距離となり、平均通過人員ワースト1位の岩泉線、2位の三江線がそれぞれ廃止され、「赤字ローカル線」廃止の動きは、全国へと広がる可能性が極めて高いと言えます。すでにJR北海道では、「単独では維持することが困難な線区」10路線13区間1,237kmが発表されており、「赤字ローカル線」の存続問題は地域の活性化の問題と合わせ大きな課題となっています。

この三江線廃止問題で見ておかなければならないのは、JR側と沿線自治体の対応についてです。当初、沿線市町は廃線方針を「白紙」にしたうえで交渉のテーブルに着くことをJR西日本に求めましたが、JR西日本は「いかなる方策によっても鉄道としては維持しない」という姿勢を固持し続けました。

一方、島根県はあくまでも「中立的」立場で行司役に徹し、態度を明確にしませんでした。しかし、鉄道の維持のための経費を自治体財政として負担することは現実的には困難であり、都道府県の対応を一つにまとめられなかったことが、結果として廃止を許す結果となり、都道府県の断固たる姿勢と世論形成がこの問題を大きく左右する要因となりました。

また、2000年の鉄道事業法改正によって、鉄道の廃止が許可制から届出制へと移行したことで、沿線地域の死活問題ともいえる鉄道の存廃が、一民間企業の経営状況や意思決定で決められことになり、当事者である沿線自治体や住民が関与できないというシステムが成立したことも大きな要因になっていることを私たちは見ておかなければなりません。

JR北海道労組は、56市町村や連合などに対し要請行動を行い、国鉄改革のスキームが崩れている現実を全国へ発信し、世論をつくりかえるたたかいを展開しています。また、JR総連も昨年「シンポジウム」を開催し、鉄道の未来を切り拓くための議論をつくり出してきました。

その結果、国鉄改革のスキームが崩壊している事実を覆い隠したまま公共交通の使命を放棄するやり方に反対の声が広がりつつあります。4月にはJR北海道やJR貨物と北海道や国土交通省など「6者協議」が始まりました。地域の議論は難航が予想されますが、過疎地の鉄道や公共交通のあり方など、国が中心的役割を果たすことが求められています。

JR東日本も1日の利用客2,000人未満の線区は23線区もあります。JR四国も全9路線のうち瀬戸大橋線以外は赤字です。JR九州も全20線区のうち、19線区が赤字です。このように、各社共通とも言える「赤字ローカル線」の公表は、今後の人口減少や過疎化を含め、不採算部門の見直しを図りたいという経営側の論理に他なりません。

この問題は北海道の農水産物を輸送するJR貨物にとっても重大な問題であり、「人流」だけでなく、「物流」網の崩壊とも言える事態です。

鉄道軌道整備法の一部が、私たちの取り組みによって見直されようとしています。現行では大規模な災害を受けた鉄道の災害復旧は、赤字事業者に限定して国が補助する仕組みとなっていました。改正されれば黒字事業者であっても赤字路線が激甚災害等の特に大規模な災害を受けた場合は、国からの補助制度を活用できることとなります。この改正も今後の「赤字ローカル線」の維持に大きな役割を果たすことは言うまでもありません。

事業範囲の見直しの根本原因は、経営安定基金の運用益の目減りという崩れた「国鉄改革のスキーム」に他なりません。崩れた「国鉄改革のスキーム」は国の責任で是正すべきです。

よって、私たちは世代交代を踏まえて国鉄改革を再検証し、「抵抗とヒューマニズム」を基底に、鉄路の安全と未来を切り拓くために、全組合員の力を結集し、たたかい抜いていくこととします。

4. あらゆるテロと戦争政策に反対し、えん罪撲滅、反弾圧、反貧困、反差別を掲げ、たしろかおる・美世志会と共につくりだした連帯の輪を基礎に、JR総連運動をさらに推し進めよう！

2018年4月13日、トランプ米大統領が昨年引き続き、シリアに対する軍事攻撃に踏み切りました。今回は英仏と共同とはいえ、アサド政権が化学兵器を使用した明確な証拠や、国連安全保障理事会の決議もなく法的根拠に乏しい武力行使と言わざるを得ません。

トランプ米大統領は1年前にも化学兵器を理由に空爆しましたが、事態は何も改善されず今も内戦は続き、国民の犠牲は増え続けています。

一方、ロシアはアサド政権に化学兵器の破棄を約束させたものの、ロシアの中東での影響力を維持する思惑でアサド政権に軍事的な肩入れを行っています。その意味で、シリア内戦の長期化の背後には米ロの対立構造が影を落としています。

安倍首相は今回の武力行使に「理解」を示し、追認する姿勢を示していますが、シリアだけでなく、朝鮮半島やウクライナ、イランなど多くの地域で米ロの緊張関係が続いています。

しかし、私たちは新たな冷戦時代を呼び込む事態を拒否し、あくまでもテロと戦争に反対し、対話による解決を求めていかなければなりません。

安倍首相は、2018年3月25日の自民党大会において、憲法9条に自衛隊を明記する憲法改悪の実現に強い意欲を示しましたが、森友学園をめぐる問題や、「破棄した」とした南スーダンPKOの日報が陸上自衛隊に保管されていたことが明らかになるなど、逆風にさらされています。

当時の小泉首相はイラク戦争をいち早く支持し、イラク復興支援特別措置法に基づいて南部サマワに自衛隊を派遣しました。しかし、最近になって存在しないとされてきた自衛隊のイラク派遣の活動報告（日誌）が初めて開示され、「戦闘」「銃撃戦」の文字が複数あることが明らかになり、ロケット弾や迫撃砲などによる攻撃があったことも判明し、南部サマワへの自衛隊派遣の根拠であった「非戦闘地域」に限定した活動という論拠は完全に破綻しています。

また、当時のブッシュ米大統領が攻撃の根拠とした大量破壊兵器は現在も見つかっていませんが、根拠なき攻撃の責任については誰も取っていません。

政府は根拠が破綻していたにもかかわらず日報隠しで事実を隠蔽し、憲法改悪に突き進もうとしています。事実隠蔽は「森友学園」「加計学園」問題と同根と言わざるを得ません。

私たちは、「テロ等準備罪」と名を変えた共謀罪を強行し、国民の声を言論封殺や監視によって封じ込め、憲法改悪に突き進む安倍首相の暴走を許さず、あらゆるテロと戦争政策に反対すると共に、脱原発社会に向けて、広範な連帯の輪をつくり上げなければなりません。

特に安倍首相がめざす憲法改悪への国民投票を見据え、憲法9条改悪を許さない体制を構築し、平和・人権・民主主義の危機を突破するために、議員懇をはじめとする多くの仲間と固く連帯し、たたかい抜いていくこととします。

運動の具体策

I 平和・人権・民主主義を守るたたかいについて

1. 憲法改悪反対のたたかい

- (1) 憲法9条改悪に突き進む安倍政権に抗するために「戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会」等の取り組みに積極的に参加すると共に、諸団体との中央・地域での共闘を強化していきます。
- (2) 平和憲法を守りぬくために「改憲反対学習会」等、平和運動を継続して取り組みます。
- (3) 沖縄の労働者と連帯し、米軍基地のない平和な沖縄をめざします。また、辺野古新基地建設反対のたたかいも全国の労働者・市民と連帯して取り組みます。
- (4) 9条連などの取り組みを支援します。

2. 反弾圧・えん罪を許さないたたかい

- (1) えん罪・JR浦和電車区事件を風化させず、平和運動をはじめとする当たり前の組合運動ができる職場を守り、あらゆるたたかいに活かしてJR総連運動を進めていきます。
- (2) JR連合や一部国会議員、公安調査庁、一部マスコミなどによる「JR総連・JR東労組＝革マルキャンペーン」を許さず、広範な連帯をつくるたたかいを強化していきます。
- (3) 列車妨害や、公安警察からの接触など、あらゆる組織破壊攻撃に対して、単組との連絡・連携体制を強化し、一切の組織破壊攻撃を許さないために、たたかいをつくりだします。
- (4) 社会から「えん罪」をなくすために「取り調べの全面可視化」など市民団体や弁護士などと連帯し、たたかいをつくります。

3. 脱原発、社会連帯の取り組み

- (1) 「原発再稼働」「原発輸出」を積極的に推し進める安倍政権に対し、原発に依存しない社会の実現をめざします。
- (2) 「さようなら原発1000万人アクション」など諸団体の運動に参加し、脱原発・反核・平和運動の強化をめざします。

4. 組織強化・拡大の取り組み

- (1) J R総連運動の強化・拡大に向けて、加盟単組、各地協・各都府県協、諸団体と連携したたたかいを推し進めます。
- (2) 9単組書記長会議、5単組書記長会議を開催し、加盟各単組との連携強化をはかり取り組みを進めていきます。
- (3) 5連協における単組間の連携を強化するために、5連協拡大代表者会議や平和研修、レクリエーションなどを取り組みます。
- (4) J R総連青年協議会の活動を強化し、各単組青年部の組織強化をめざします。
- (5) 労働組合における男女平等参画の推進をめざして、連合等の各種取り組みに参加して行きます。
- (6) 連合・交運労協の運動を積極的に取り組みます。
- (7) J R総連OB連絡会や高退連（日本高齢・退職者連合）の活動を通じ、加盟各単組OB会の強化をめざします。
- (8) J Rグループで働く労働者のJ R総連への結集をはかります。
- (9) 非正規雇用問題や貧困、格差などの諸課題解決に向けて、労働組合や市民団体との連携を強化していきます。

II 安全確立と政策制度要求実現、

労働諸法制改悪反対のたたかいについて

1. 国鉄改革の精神を継承し、安全で地域社会に貢献するJ Rの健全な発展をめざすために、「崩れた国鉄改革のスキーム」の是正を求める取り組みを進めます。
2. 営利優先・運行第一の経営姿勢を糾し、「責任追及から原因究明へ」の安全哲学を確立させる取り組みを進めます。
3. 安全・健康・ゆとり・働きがいの観点から、効率化をはじめとする経営施策へのチェック機能を強化します。
4. 交通政策基本法に踏まえ、総合交通政策の確立をめざします。
5. 「東日本大震災」及び「熊本地震」の教訓を活かし、災害に強い鉄道を構築します。また、街づくりと一体となった被災線区の鉄道による早期復旧をめざします。
6. J R北海道・J R貨物会社ならびに継承会社の経営基盤確立と地方交通線の維持・活性化、鉄道ネットワークの充実をはかるためにJ R総連推薦議員懇との連携をさらに強めていきます。
7. 整備新幹線建設に伴う並行在来線問題など諸問題の解決をはかります。
8. J R東海が進めるリニア中央新幹線については、環境破壊等が顕著となった場合は、速やかにリニア中央新幹線の建設中止を求めています。
9. 利用者の安全を脅かすライドシェアの導入を許さず、全自交労連の仲間と連帯してたたかいます。
10. 「働き方改革」に名を借りた労働者保護ルールの改悪に断固反対します。
11. 福祉・医療・年金制度の改善と環境対策の強化に取り組みます。

12. TPPと消費税増税に反対し、国民の生活を第一に考える社会をめざして取り組みます。
13. 2019 JR総連春闘は全加盟組合による統一闘争としてたたかいます。

Ⅲ 政治活動について

1. JR総連推薦議員懇談会と連携を強化し、JR総連の課題・要求の実現をはかります。また、課題解決に向けて要請行動などを行います。
2. JR総連議員団と連携し、議員団会議の強化・拡大をめざします。
3. 憲法改悪に向けた国民投票を見据え、改憲に反対する国会議員、地方議員との連携を強化します。
4. 各種選挙闘争において推薦する候補者の勝利に向けて「政治担当者会議」を適宜開催し、意思統一をはかります。
5. 来年行われる統一地方選挙の勝利に向けて、関係単組との連携を強化します。

Ⅳ 法対活動について

1. 各単組における裁判および労働委員会等を活用した取り組みを支援し、ともにたたかいます。
2. JR総連弁護団などと連携強化をはかるとともに、2018年度JR総連弁護団会議を12月に開催します。

Ⅴ 国際連帯活動について

1. 国際労働者交流センター（ICLS）、国際運輸労連（ITF）の取り組みを積極的に担います。また、これらの活動を通じて深めてきた連帯を基礎に、鉄道民営化、安全、組織強化などの課題について、JR総連のたたかいの成果と課題を積極的に発信し、国際連帯活動の質をさらに高めます。
2. 2018年9月に開催予定のICLSモンゴルフォーラム（仮称）の成功に向けて取り組みます。
3. 海外労組、諸団体との交流、支援、連帯の取り組みを継続します。
4. JR総連にかけられている弾圧を跳ね返すため、国際機関との連携をはかります。
5. 反弹圧、鉄道民営化、安全問題等の課題で共通の認識に立つ海外労組との新たな連帯を追求します。

Ⅵ 広報活動について

1. 広報紙「JR総連」を毎月発行します。また「JR総連通信」のほか、運動課題に応じた情報類を適宜発行します。

2. JR総連ホームページの内容の充実をはかります。
3. 「9条連ニュース」や「松崎明著作集」等の購読拡大および書籍の斡旋を行います。
4. JR総連広報委員会を毎月開催し、広報誌の内容の充実をはかります。また、各単組の広報・情宣担当との連携を密にし、必要により担当者会議を開催します。

VII 総務・財政・共済活動の取り組みについて

1. 予算執行は節約を基本としつつ、JR総連運動の前進を保障します。
2. 各単組と連携し、JR総合共済への加入促進をはかり、共済運動の充実・強化をめざします。
3. ドライバーズ共済会は、加盟単組ならびに事務局と連携し運営します。
4. 鉄道ファミリーと連携し、各種保険加入、健康食品の斡旋・定期購買を進めます。
5. 労働金庫と連携し、組合員の生活向上への取り組みをはかります。
6. 全労済の共済制度は、相互扶助の精神に基づく福祉厚生活動として取り組みを行います。共済活動に関わる情報提供、加入促進、事務手続きは、組合員からの委任に基づいて組合事務局が代行します。また共済契約に関する事務手続きを円滑に進めるために、全労済より必要最小限の範囲において個人情報の提供を受けます。

JR総連の組合員は、組合間の相互扶助を目的として、全労済と連携した「JRセット共済」を全員で利用しています。共済金の支払い事由が発生した場合は、速やかな組合事務局への連絡を要請します。

	契約内容	保障内容
団体生命共済 (全員一律加入)	基本契約：10口	死亡しとき…100万円
	障害特約：10口	入院したとき…1,000円
	病気入院特約：10口	(1日当たり)

VIII 当面する組織運営について

1. 新執行体制の確立は、2018年6月4日（月）とします。
2. 特別執行委員の指定は、JR総連執行委員会がおこないます。
3. 組織財政検討委員会を設置し、今後のJR総連の組織・財政運営について、検証、答申をおこないます。なお、委員会の構成は5単組書記長、5連協代表1名とJR総連4名を選出します。JR総連の選出は第1回執行委員会で決定します。
4. 第41回定期中央委員会は、2019年2月1日（金）に開催します。
5. 第35回定期大会は、2019年6月に開催します。日程については中央委員会で決定します。