



働く者の団結で生活と権利・平和と民主主義を守ろう—第90回日比谷メーデー

2019年度運動方針(案)

特集 第一次草案

第88回定期全国大会

とき 2019.7.30-31

ところ 東京地方本部管内



港区新橋 5-15-5
国鉄労働組合中央本部
☎03-5403-1640

発行人 菊池忠志
編集責任者 瀧口良二
(組合員の購読料は
組合費の中に含む)

方針(案)特集

目次

スローガン

はじめに

I. 情勢の特徴

1. 国際情勢の特徴
2. 国内情勢の特徴
3. JRを取り巻く情勢の特徴

II. 闘いの総括

1. 「合理化」反対、労働条件改善、権利確立、安全・安定輸送確立等の闘いについて
2. 2019年春闘の取り組み
3. 組織強化・拡大の取り組み

III. 闘いの基調

IV. 闘いの目標

V. 一年間の諸課題と闘い

1. 「合理化」に反対し、労働条件改善、安全・安定輸送確立の闘い
2. 2020年春闘の闘い
3. 労働協約改正と期末手当獲得の闘い
4. JR健保・年金等の改善に向けて
5. 組織の強化・拡大と権利確立をめざして
6. 調査・点検活動の前進をめざして
7. 労働者教育・文化の充実と情宣活動の取り組み
8. 共闘運動の前進をめざして
9. 平和と民主主義を守る闘い
10. 国際連帯活動の前進をめざして
11. 政治闘争の強化について
12. 政党と労働組合の関係について
13. 全国交運共済生協の加入促進について
14. 労金運動の推進について

VI. 全国協議会の現状と今後の活動について

VII. 財政の確立

VIII. 闘いの展開

■メインスローガン

つくる職場に労働運動を！ ひろげよう闘いを 職場に、地域に、全国に！

■サブ・スローガン

1. 「仕事総点検・安全総点検」運動を全職場から展開し、JRおよび関連労働者の組織化と希望者全員の正社員化、労働条件の改善、安全・安定輸送の確立を一体のものとして全力で取り組もう！
2. 2020年春闘勝利にむけ、職場・地域から要求実現に向けて全力で闘い抜こう！
3. 安心して働き続けられる職場づくりをめざし、健全な労使関係を確立するとともに、全職場から分会活動の活性化をはかり、いまこそ組織強化・拡大を勝ち取ろう！
4. アスベスト健康被害対策を強化しよう！
5. JR北海道・四国・貨物会社に対する恒久的支援策の確立とJR九州会社への経営支援策の継続、整備新幹線並行在来線の維持・活性化と持続可能な総合交通体系の確立に向け
6. 自衛隊の海外派遣に反対し、米軍基地の撤退と「武力によらない平和」を求め、憲法改悪を許さず、戦争法廃止、核兵器廃絶、平和と民主主義擁護の闘いを強化しよう！
7. すべての差別反対・人権確立、じん肺等公害の根絶、地球環境保護などの共闘運動を強化しよう！
8. 労働法制の改悪・増税政策・社会保障の切り捨てなどに反対し、「格差是正」と「働きやすさ」を求め、地域から共闘運動を強化しよう！
9. 東日本大震災をはじめ、自然災害からの早期復興と被災地への支援策強化、原発推進のエネルギー政策を抜本的に転換させよう！
10. 各種選挙をはじめとする政治闘争を強化しよう！



はじめに

国労は、昨年7月26日、27日に第87回定期全国大会を伊東市で開催し、組織強化・拡大を最重要課題とし、労働

条件改善、安全・安定輸送の確立や安倍政権が目論む改憲を阻止し、民主主義を取り戻す立場で全力をあげること

を確認した。そして、本年1月26日に開催した第189回拡大中央委員会では2019年春闘の闘いに全力をあげ、新入社員対策をはじめとした組織拡大の取り組みに組織の総力をあげて取り組むことを確認し、今日まで闘いを積み重ねてきた。

安倍首相は先の自民党大会で「憲法改正に取り組み時が来た」と改憲に強い意欲をみせ、自民党議員に対してはもっと積極的に議論するように指示している。そして安保法制により「戦争のできる国」への道筋をつけ、2019年度予算では防衛費を過去最大の5・3兆円とするなど、軍事大国化をめざしている。

同時に沖縄基地問題に関しては「沖縄県民に寄り添う」と言いながら、辺野古新基地建設について沖縄県民の民意を無視して土砂投入を強行するなど、民主主義を否定してきた。福島においては、原発事故から8年が経過しても多くの方が避難生活を余儀なくされ、不自由な生活を強いられているにもかかわらず、原発の世界展開を目論んだ。しかし安全対策や資金問題ですべて撤退する結果となった。一方で国内においては企業利益を優先した原発再稼働を進め、『40年ルール』を蔑ろにして再稼働するなど、地域住民の不安は増している。

日本経済が不安定さを増す中で一握りの大企業が莫大な利益を上げる一方で、労働者の実質賃金は低下し、「景気回復の実感がない」状態に長年置かれている。結果として個人消費は伸びず、地域産業や中小企業、農林水産業が疲弊する中で、消費税率10%への増税が実施されようとしている。

労働分野では、働き方改革が法制化

され、長時間労働を助長し過労死を促進する高度プロフェッショナル制度が導入され、今後、一般の労働者にも適用を拡大していくことが懸念される。痛ましい過労死や過労自殺が相次ぐ中で裁量労働制の拡大や解雇の金銭解決ルールなどの導入も許すわけにはいかない。一方で年休取得義務づけなど評価を求める取り組みが重要である。

安倍自公の長期政権によって一部の大企業に富が集中し、国民の声は封じられ民主主義は否定されてきた。百害あって一利なしの政権に終止符を打たなければならない。

本部は、昨年12月に「国労の課題と方向性―今後5年を見据えた組織並びに運動展開(以下「5年ビジョン」)を策定し、以後討議を進めてきた。組織現状は、国鉄世代組合員の大量退職によって、組合費収入が落ち込み財政についても厳しい現状となっている。

今後5年間で想定するとき、置かれた現実から目をそむけることなく、厳しい現状を踏まえた改善策を協議し着手していかねばならない。この共通認識に立ち、国労全機関が一致協力して難局を乗り越えていくことが必要である。

そのためにも、組織強化・拡大運動の展開は必要不可欠であり、国労運動

の継承・発展に欠かすことはできない課題である。組織拡大を果たすためにあらゆる努力を惜しまない職場からの運動展開が求められる。その取り組みの継続から組織を強化し、次世代育成を視野に組織をつくっていかねばならない。

JR東日本においては、2018年春闘において多数派組合が瓦解し、社員の7割が組合未加入という異常な事態となっている。しかし、日本における労働組合加入率が17%と下がり続けている現状からも、労働組合不要論に對抗するには、必要性を証明する運動展開以外に打開する方法はない。職場から国労運動を展開して組織拡大に全力をあげることが求められている。

昨年は、大阪北部地震、西日本豪雨、度重なる台風、そして北海道胆振東部地震などの自然災害が多発し甚大な被害をもたらした。本部は、特に被害が大きかった西日本豪雨と北海道胆振東部地震に対して義援金カンパを取り組んだ。苦しい生活実態にも関わらず、多くのカンパが寄せられ、被災された組合員と関係自治体に届けることができた。常に仲間のことを大切にしてきた国労組合員の温かさを感じるものとなった。

国土交通省は、JR東日本が4月28日に上越新幹線が停電で一時運転を見

合わせるなど、輸送トラブルを頻発させたとして、原因究明や改善策の報告を求める警告文書を出した。JR東日本では、昨年12月30日に東北新幹線が車両故障を起こし、1月には新潟県の私立高校入試、2月には国立公立大学の2次試験当日に中央線が停電で一時間転を見合わせるなど、帰省客や受験生を巻き込むトラブルが相次いだ。JR各社における輸送障害は後を絶たず、社員数が減少する中で業務委託などが増加し、本体においても検査周期など

が延伸され検査体制が変更されていることについても検証し、安全対策を求めなければならない。

今次定期全国大会では、国労運動を継承し、更に発展させていくためにも、すべての闘いを組織強化・拡大運動に集約することを全機関・全組合員の総意として確認することが必要である。山積する課題に立ち向かい、勝利していくためにも、国鉄労働組合に結集する全機関、組合員、家族が総団結、総決起することを強く訴えるものである。

I. 情勢の特徴

1. 国際情勢の特徴

(1) トランプ米政権は5月15日、中国通信機器最大手の華為技術(ファーウェイ)に事実上の輸出禁止措置を発動した。中国による貿易交渉の先延ばしを警戒し、「切り札」を出した形となった。中国の産業育成策「中国制造2025」の最重要企業といえる同社への圧力強化は、6月の20カ

国・地域首脳会議(G20)に向けて習近平国家主席に早期の譲歩を促すものとなる。トランプ氏と習氏は昨年12月の首脳会談で貿易戦争の打開策を探ると決め、協定案を詰めてきたが、中国は5月に入つて見直しを求めると突然手のひらを返した。トランプ氏はファーウェイへの禁輸というカードを切ることで、中国に「短期決戦」を改めて迫ったことで、米中貿易戦争は制裁関税以外にも対抗手

段を広げる「総力戦」の様相を呈している。

- (2) シリアのアサド政権による化学兵器の使用が疑われる攻撃をきっかけに、8年が経過したシリア内戦は、第二次世界大戦以降、最悪の難民危機をもたらし、最大で50万人が犠牲になったといわれている。3月にトランプ米大統領が「イスラム国の最後の拠点を解放した」と発表した。しかし、内戦を完全に終わらせ、荒廃した国を立て直し、国内外に逃れていた数百万人の市民を帰還させなければならず、そのためには安全な環境を整えるなど課題が多く残されている。
- (3) 2月27日から28日にかけてベトナムのハノイで開催されたトランプ大統領と金正恩北朝鮮労働委員長との2回目の米朝首脳会談は、北朝鮮の非核化が最大のテーマであった。北朝鮮は核開発の心臓部といわれている「寧辺（ニョンピョン）の各施設を解体する用意がある」と提案したが、米国は「経済制裁を解除するには他の各施設も廃棄する必要がある」との立場を強調した。また、ICBMなど弾道ミサイルの撤去も合意に至らず、非核化をめぐる決裂で合意文書は調印されなかった。

- (4) 韓国の大法院（最高裁判所）は2018年11月、三菱重工業（日本最大の

防衛企業）に対して元徴用工に1人当たり1億ウォン（約1000万円）の賠償金支払いを命じる下級審判決を確定させた。その前月にも日本製鉄（旧・新日鉄住金）に対して同様の判決が下されている。安倍政権は、元徴用工の賠償問題は、1965年の日韓請求権協定で解決済みとの立場を取っているが、個人賠償請求権は否定されておらず、類似訴訟がすでに10件以上あることから、今回の大法院判決をきっかけに今後も訴訟が続出する可能性も指摘されている。

また、今回の賠償判決を執行するために既に差し押さえられている韓国内の三菱重工業や日本製鉄の資産が強制的に売却されれば、報復措置として日本国内の韓国企業も資産差し押さえをされる可能性もあり、日韓関係は緊張の度を深めている。

2. 国内情勢の特徴

- (1) 東京電力福島第一原発事故から8年が経過したが、いまだに汚染水や地下水への対策、溶融燃料の取り出し方法の確立などの見通しが立っておらず、「原子力緊急事態宣言」は解除されていない。それにもかかわらず、政府は原発の輸出をさらに推進しようとしていたが、トルコへの原

産輸出は当初見込まれた2兆5、000億円の建設費が5兆円に膨らんだ結果、昨年12月に断念することとなり、英国で進めていた原発建設も建設費の高騰や英国政府の支援が難航して凍結となった。さらにベトナムやリトアニアなどで進められていた原発建設はことごとく頓挫している。原発輸出は安倍政権の成長戦略の一つとされていたが、福島原発事故以降、安全対策費用が膨らみ、国内外での原発建設が難しい状況となっている。

青森県の六ヶ所再処理工場は、現在、原子力規制委員会での規制基準の適合性審査に入っているが、相次ぐトラブルなどで2018年の完工が2021年上期に延長された。これで23回目の延長となるが、建設費用も当初計画の7、600億円から約4倍となる2兆9、500億円に膨れ上がっており、核燃料サイクル全体の破綻は明らかとなっている。

- (2) 2月24日投票で行われた辺野古新基地建設の賛否を問う県民投票で示された辺野古新基地建設反対の圧倒的な民意をもとに、3月19日、玉城デニー県知事は安倍首相との会談の中で、上告中の岩礁破碎をめぐる訴訟を取り下げることや、土砂投入の1ヶ月程度の中止と普天間飛行場の

返還に向けた日米両政府と沖縄県の三者協議の場の設置を求めた。しかし、安倍首相は、普天間飛行場の危険性の除去を理由に県側の申し入れには応じなかったため、3月22日に沖縄県はやむを得ず国を相手取り、埋め立て承認撤回の効力回復を求める訴訟を提起することとなり、辺野古新基地建設をめぐる法廷闘争へと緊迫した新たな局面を迎えることとなった。

- (3) 国会では森友・加計学園問題にとどまらず、防衛省、厚生労働省、文部科学省による隠蔽や改ざんなど、深刻な事態が浮き彫りになり、さらに、昨年暮れに発覚した「毎月勤労統計」や「賃金構造基本統計」の不正調査問題も国家権力の腐敗、隠蔽体質を如実に象徴するものとなった。また、女性に対するセクシャルハラスメントや医大・医学部入試におけるあからさまな女性差別、国や地方自治体における雇用水増し問題の背景にある障害者差別、外国人研修生や技能実習制度に名を借りた外国人差別、そして「生産性がない」とするLGBT差別など、政治・社会における様々な差別が明らかとなっている。こうしたなか、塚田一郎前国土交通副大臣、桜田義孝前五輪担当相が失言により、相次いで更迭や辞任に追い込

まれた。

(4) 内閣府は3月の景気動向指数の基調判断について、これまでの「下方への局面変化」から「悪化」に引き下げた。景気が後退している可能性が高いことを示しており、「悪化」の判断は、第2次安倍内閣が発足した翌月の2013年1月以来、6年2ヶ月ぶりとなった。中国など海外経済の停滞から輸出と国内生産が落ち込んでいるのが主な要因とされている。景気動向指数は、景気に敏感な鉱工業生産、小売業販売額などから機械的に導かれる客観的な指標であり、1月の「下方への局面変化」に続く引き下げで、景気の先行き不安が深まったといえる。

これにより、10月に予定されている消費税率10%への引き上げ延期を求める声が政権内でも出される可能性があり、景気の先行きと増税への対応をめくり、衆参ダブル選挙も取りざたされるなど予断を許さない状況にある。

(5) 働き方改革関連法が4月1日から大企業(中小企業は2020年4月1日)で施行された。時間外労働時間の上限を月45時間、年360時間としており、特別の事情がある場合、労使協定を締結した場合、年720時間を上限とし、休日労働も含めて「連

続する2ヶ月から6ヶ月平均で月80時間以内」「単月で100時間未満」「原則の月45時間を超える回数は年6回まで」としている。また、「高度プロフェッショナル制度(高プロ)」は高度の専門的知識を必要とする業務に従事し、職務の範囲が明確で一定の年収を有する労働者を規制から外す仕組みとなっている。

同制度が適用された労働者は、年間104日の休日を確実に取得させることなどを要件として、労働時間、休日、深夜の割増賃金などの規定の適用が除外される。事実上の残業制限がなくなり、勤務時間に縛られない働き方が可能とされているが、事実上、労働者が法の保護から外れることになる。

3. JRを取り巻く情勢の特徴

(1) JR東日本は、東日本大震災から依然として不通が続くJR常磐線の富岡〜浪江間(20・8キロ)について、年内にも復旧工事を終了し試験運転の開始をめざし、2019年度内全線の運転再開に向けた見通しを明らかにした。JR常磐線の運休区間では、JR小高〜原ノ町駅間(9・4キロ)が2016年春、浪江〜小高

間(8・9キロ)が2017年3月に復旧し、竜田〜富岡駅間(6・9キロ)が2017年10月に運転再開するなど、全線復旧に向け、帰宅困難区域を含む区間の除染も終了し、線路の敷設も終了し架線を張る支柱の設置、信号設備などの整備が進められる。東日本大震災から約9年の歳月を経て、JR常磐線は全線で復旧することになる。

(2) JR四国と高知県は、4月25日、赤字路線の維持に向け、県内の鉄道ネットワークのあり方を協議するため懇談会を発足させた。これまで四国4県で3回の懇談会が開催されてきたが、初めて単独の県との間で議論が行なわれた。3月23日には、JR北海道に続きJR四国の路線別の収支状況も明らかにされ、全20線区のうち本州と四国を結ぶ本四備讃線(瀬戸大橋線)を除く19線区が赤字となり、改めて、厳しい経営状況が浮き彫りになっている。

JR発足から32年、JR四国は鉄道事業で赤字になったことはなく国の支援措置などで最終損益は辛うじて黒字を維持しているが、「平成30年7月豪雨」に示されるような自然災害のリスクや人口減少社会など、経営を脅かす大きな不安要素となっており、JR、沿線自治体との懇談会

は、公共輸送機関のあり方を問うものになってくる。

(3) 2017年7月の九州豪雨で被災し、一部区間で不通が続くJR日田彦山線の復旧について、JR九州と沿線自治体のトップが協議する「復旧会議」が4月23日に開催され、JR九州の青柳社長は、鉄道で復旧する以外にバス高速輸送システム(BRT)や通常の路線バスに切り替えて復旧する案を新たに提示した。自治体から求められていた鉄道での無条件の復旧について「自治体から財政的な支援なしには難しいと判断し、鉄道での復旧は事実上難しい」との認識を示した。

JR九州はこれまで、不通区間の赤字について、「鉄道で復旧するには自治体が赤字削減への協力が必要」とし、調整は難航していた。BRTでの復旧では、鉄道との所要時間はほぼ変わらず、費用も2割弱ですむことから自治体からの財政支援は求めないことも表明している。

(4) JR北海道は、4月9日、昨年の財政支援、国土交通省からの監督命令を受けて、長期ビジョンと中期計画を発表した。また、単独で維持できないことを明らかにした8線区についても、沿線自治体の協力を得ながら進めるアクションプランもまとめ

た。長期ビジョンは北海道新幹線の札幌延伸を見据えたグループでの黒字確保をめざし、その前提として運賃値上げや快速エアポートの増便などによる中期計画での収支改善をめざすとしている。すでに、10月1日からの運賃値上げについて国土交通省に認可申請した。初乗りは30円値上がり200円、普通運賃の改定率は平均15・7%となり、年間約40億円の増収を見込んでいる。また、国や地元自治体から収支均衡にむけて280億円規模の財政支援が必要になることも明らかにしている。

(5) JR北海道・四国は、高速道路網の整備や他輸送機関との競争条件の拡大、経営安定基金の運用益の減少などに起因し、厳しい経営を強いられている。また、発足から抱える構造矛盾が露呈し、自然災害の影響を大きく受けるJR貨物も含め、国の税制特例や助成金など支援がなければ成り立たない経営状況になっている。そうしたもとでJR各社の2019年3月期決算結果等について公表した概要は、以下の通りである。

【北海道会社】

4月26日に発表したJR北海道の2018年度決算は、北海道胆振東部地震等、自然災害の影響を受け、営業収益は1,710億円(前期比27億

円減)となり、営業損益は△418億円(前期比2億円悪化)、経営安定基金運用収益など営業外の損益を加味した経常損益は前年比5億円悪化した111億円と過去最大の赤字となり、親会社株主に帰属する当期純利益も前年比92億円悪化する△179億円の赤字となっている。次期の業績予測では、営業収益1,727億円、営業損益△391億円、経常損益△112億円、当期純利益は前年比196億円改善し、17億円の純利益を見込んでいる。

【東日本会社】

4月25日に発表したJR東日本の2018年度決算は、営業収益は前期比1・8%増の3兆0,020億円と初めて3兆円を確保し、営業利益は前期比0・7%増の4,848億円となった。特別損益を加減した経常利益は前期比0・7%増の4,432億円となり、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比2・2%増の2,952億円となっている。次期の業績予測では、売上高3兆0,700億円(前期比2・0%増)、営業利益4,880億円(前期比0・6%増)、経常利益4,460億円(前期比0・6%増)と増収・増益を見込み、当期純利益は3,010億円(前期比2・0%増)となっている。

【東海会社】

JR東海の2018年度決算は、営業収益が前期比3・1%増の1兆8,781億円、営業利益は同7・2%増の7,097億円となった。また、経常利益は同8・4%増の6,326億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する当期純利益は同10・9%増の4,387億円となっている。次期業績予測では、売上高1兆8,910億円(前期比0・7%増)、営業利益6,760億円(前期比4・8%減)経常利益5,990億円(前期比5・3%減)、親会社株主に帰属する当期純利益4,160億円(前期比5・2%減)を見込んでいる。

【西日本会社】

JR西日本の2018年度決算は、営業収益が前期比1・9%増の1兆5,293億円となり、営業利益は同2・9%増の1,969億円となっている。また、経常利益は同3・1%増の1,833億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する当期純利益は同7・0%減の1,027億円となっている。次期業績予測では、売上高1兆5,575億円(前期比1・8%増)、営業利益1,980億円(前期比0・5%増)、経常利益1,845億円(前期比0・6%増)、

親会社株主に帰属する当期純利益1,185億円(前期比15・3%増)を見込んでいる。

【四国会社】

JR四国の2018年度決算は、営業収益は前期比2・9%減の498億円、営業損益は△114億円(対前期15億円の悪化)となり、経営安定基金運用収益等を加えた経常損益は△3億円となりは昨年の経常黒字から赤字となった。親会社株主に帰属する当期純利益は8億円(対前期5億円の増加)となっている。次期業績予測では、売上高502億円(前期比3億円増)、営業損益△112億円(前期比2億円改善)、経常損益△22億円(18億円の悪化)となる一方、親会社株主に帰属する当期純利益は4億円を見込んでいる。

【九州会社】

JR九州の2018年度決算は、営業収益は前期比6・5%増の4,403億円と過去最高の収益を確保し、営業利益は前期比0・1%減の638億円となった。経常利益は前期比0・8%減の665億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比2・3%減の492億円となっている。次期業績予測は、営業収益4,423億円(前期比0・4%増)、営業利益は566億円(前期比11・

4%減)、経常利益は572億円(前期比14・0%減)、親会社株主に帰属する当期純利益は425億円(前期比13・7%減)を見込んでいる。

【貨物会社】

JR貨物の2018年度決算は、営業収益は前期比1・5%減の1、

916億円、営業利益は前期比52・6%減の58億円となっている。また、経常利益は前期比56・8%減の45億円となり、自然災害の多発により減収・減益となった。親会社株主に帰属する当期純利益については△2億円となった。次期業績予測は、営業収

益2、029億円(前期比5・8%増)、営業利益124億円(前期比113・1%増)、経常利益109億円(前期比141・2%増)、親会社株主に帰属する当期純利益74億円を見込んでいる。

Ⅱ. 闘いの総括

1. 「合理化」反対、労働条件改善、権利確立、安全・安定輸送確立等の闘いについて

(1) 1987年の国鉄分割・民営化によるJR体制の発足から32年、JR本州三社及びJR九州は完全民営化し、連続して過去最高益を更新する一方で、JR北海道・四国は、他輸送機関との競争条件の拡大、経営安定基金の運用益の減少など、厳しい経営環境の中、JR北海道では道内の半分にも及ぶ路線・線区の改廃を発表し、JR四国でも全線区の収支状

況を明らかにしている。

JR九州については、利益を確保する一方で、ローカル線の削減、新幹線ホーム要員廃止の拡大や全駅の半分以上が無人性化となるなど、地域住民の「安全・安心」が脅かされる状況になっている。JR貨物についても、自然災害の影響を大きく受けるなど、経営基盤の脆弱性が露呈する状況になっている。

こうした現状を踏まえ、本部は、昨年11月2日、JR北海道、四国に対する恒久的な支援策、鉄道軌道整備法の拡充と補助の拡大、老朽化したインフラ整備への支援措置の拡大など政策的な課題を中心に国交省要請を

行ってきた。さらに3月5日には、19春闘における中央総行動と並行して、衆参国土交通委員及び各政党に対する要請行動を展開してきた。

この間、本部は節目で「政策提言」を発し、分割・民営化により生じた構造矛盾を明らかにし、運輸行政における規制緩和により線区の廃止を容易にする鉄道事業法28条の問題、自然災害からの復旧のあり方、国民の移動する権利を確保する取り組みなど、様々な視点から検証を行ってきた。

JR北海道が昨年の監督命令を踏まえ、中期ビジョン・計画を明らかにする中で、法改正に伴う国の抜本的な支援策が求められており、JR各社による自然災害に起因した不通線区の廃止や「利益優先」による採算線区の切り捨ての動きに対して、地域住民の移動する権利を守るために、鉄道軌道整備法の補助の見

直しと拡充、そして鉄道事業法における事業者の参入・退出に対する規制の強化は重要になっている。

分割・民営化の諸矛盾が、地域住民の足を奪い、JR各社における賃金・労働条件の格差を生み出す根本的な問題ともなっているだけに、分割・民営化によって生じた構造矛盾の解決に向けて、エリア・地方との連携を強化し、関係省庁への要請行動をはじめとし「政策提言」の到達点と課題を明確にした運動の強化が求められている。

(2)

山陽新幹線「のぞみ」で異臭、異音が確認されながらも、原因の究明もなく3時間以上走行し、あわや脱線・転覆の危険性が指摘され、新幹線開業以降初となる重大インシデントに指定された問題について、運輸安全委員会は3月28日、「JR西日本では終着駅で点検することが恒常化している」と問題視し、運行していたJR西日本側で重大事故にならないと無意識に思い込む心理作用が影響し、早期把握できなかった可能性を指摘する報告書を発表した。

本部は、この間、JR各社における輸送障害の実態、車両の検査周期について、各エリア本部を中心に調査を行ってきた。さらに、昨年の国土交

通省への要請行動の中で、新幹線での重大インシデントに対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるべく国としての指導を求めてきた。また、視覚障害者のホームからの転落死亡事故が発生する中で、ホームドアの設置個所の拡大、補助金の拡大を求めてきた。

地方の取り組みでは、利用者アンケートによる地方運輸局要請や駅のホーム要員の配置を求めて、ホームの危険性を宣伝・告発するなど、地域住民を巻き込んだ運動が展開されてきた。さらには、利用者の立場から、駅の外注化及び駅無人化の実態、遠隔操作による諸問題について、他の労働組合との現地調査、意見交流も行われてきた。

首都圏のJR東日本では、早朝111駅で駅員不在の調査結果が示されている中で、利用者の安全と輸送の安全を守るために、JRの社会的責任の履行やコンプライアンス遵守のために労働組合としてもしっかりと検証を進めた上で、チェック機能を発揮した団体交渉を強化し、事故防止対策をさらに強化していく。そして、JR各社の検査周期の現状、問題点を集約し、会社には正を求めると同時に、新幹線など会社間で車両が乗り入れている中での検査体制、

検査周期の実態把握など、情報の共有化に向けた取り組みも重要になっている。

(3) 「働き方改革一括法」の成立に伴って4月1日から労基法が改正されたが、大臣告示の法制化など時間外労働に上限規制を設けた一方で、過労死水準の時間外労働が法の下に容認されたことにより、年6回までなどを含めれば、特別条項による年間720時間までの9時間外労働、2カ月6カ月で平均80時間以内、単月で100時間以内、原則を上回ることは時間外・休日労働は最大で960時間まで可能となり「時間外・休日労働は必要最小限に留める」とした指針と矛盾する時間外・休日労働を容認する上限規制となっている。

JR内では、分割・民営化から30年余にわたり、国労は多くの現業機関で少数となり、36条協定の締結権は限られた職場の運動であったが、JR東労組の瓦解により、昨年に続きJR東日本及びグループ会社で36条協定の社員代表選挙が実施され、昨年を上回る職場で社員代表に国労組合員が選出されるなど、36条協定の持つ意義と労働条件の改善に向けた大きな力となっている。

また、貨物会社との36条協定の条文改正をめぐる交渉では、時間外労働は「2カ月から6カ月のいずれの期間でも月80時間以内を限度とする」「特別条項に伴う時間外労働に対する医師との面接指導」など、法改正に伴う条文が盛り込まれた。

一方、交渉経過に基づく時間外・休日労働を命ずる具体的な事由の明確化、特別条項に対する考え方も示されたが、一カ月変形労働時間制が導入されている現状での労働時間の弾力的な運用について、「会社は二重の裁量権を持っており、本人の合意を得るべきである」との国労の指摘に対して会社は、「時間外労働は暦日となっており、緊急的でやむをえない事態を想定している」との見解に留まっている。

過労死水準が、労働時間の長さだけでなく、変形勤務、深夜勤務、交代制勤務など、夜間を主体とした長時間労働も大きく影響すると指摘されているだけに、協定の締結の有無を含めた協定期間、過労死水準を容認する特別条項の撤廃、具体的な事由の明確化を求める取り組みと同時に、インターバル規制の導入、年休の時期指定の取り組みを強化し、高度プロフェッショナル制度は導入させない運動の強化が求められている。

(4) 労働契約法20条をめぐるのは、昨年、「長澤運輸事件」「ハマキョーレックス」の両事件で最高裁判決が出されたが、その後も東京、大阪の両高裁が日本郵便に対して一部損害賠償の支払いを命ずる判決を下し、期末手当及び退職金の格差について、不合理の基準を示した高裁判決も出されている。

「長澤運輸事件」「ハマキョーレックス」の両判決を対比すると、定年前の有期雇用と定年後の有期雇用で一定の線引きをしているが、両判決の最も重要なポイントは「賃金総額を比較するのみに終わることなく、当該賃金項目の趣旨・目的に照らして判断すべきである」とし「定年後の再雇用であっても労働契約法20条が適用される」との地裁から一貫した判断が示されたことである。

再雇用制度におけるJRとの交渉では、人事運用の違いを理由として、労働契約法20条に違反していないと繰り返してきたが、JR東日本における再雇用の賃金の引き上げと期末手当の社員に準じた扱い、JR西日本では、再雇用の賃金の大幅な引き上げと諸手当を別途支給する制度に変更するなど、いずれも60歳到達時の60%程度の賃金水準に改善してきている。

しかし、長澤運輸事件の最高裁判決は「定年後の再雇用に対する賃下げは、一般的に容認されたものではなく、賃金項目の性格や趣旨に基づいて個別企業ごとに不合理性が判断されることとなる」としており、JRにおける再雇用制度での約40%の賃金削減は、個別の案件として労働契約法20条に違反する可能性も指摘されている。

高齢者雇用安定法が、年金の支給開始年齢の段階的引き上げに伴う暫定的な制度及び措置である中で、JR東海が「65歳定年制」の提案を行ったが、今後、JR各社でも「65歳定年制」も含めた一定の見直しが出されてくる。

来年度からは、働き方一括法に基づく「同一労働・同一賃金」に向けた法改正が施行されるが、基本給における格差の固定化や拡大が懸念されている中で、真の同一労働・同一賃金をめざし、正規・非正規での雇用による賃金格差を是正する取り組みを強化していかなければならない。

(5) 貨物会社が導入をめざした「新しい人事制度」は、昨年の9月28日の提案以降、3月29日の最終交渉まで、延べ22回、60時間にも及ぶ団体交渉を開催し「新しい人事制度」の狙いと問

題点を明らかにしてきた。「新しい人事制度」の最大の特徴は、『評価によって全ての処遇が決定する』評価主義制度であり、①評価者は管理職及び非組合員を指定する。②評価者について評価者研修を繰り返し徹底する。③評価の反映は、評定会議等で厳正に行い、処遇の反映は絶対評価で行なう。④評価のフィードバックは評価者が行い、疑義があれば異議申請を行うことができる。⑤「公正・公平な評価の担保」について重点的に確認してきた。

賃金制度では、「上限額・下限額」を設け、同一等級に滞留することで昇給が頭打ちになる賃金カーブを事前に示したが、勉強会等を通じ最終的には、賃金カーブに「上限額・下限額」を設けることなく「最低額・基準額」を新たに設定し、同一等級に滞留しても昇給することで整理してきた。一方で生涯賃金については、現行の「昇進の特例」による5等級と同様な等級(R1)で退職した場合は、基本給において多くの世代で生涯賃金が下回ることが明らかになった。

しかし、会社が新たに新設した全システムに定例支給となる職種手当、都市手当の無級地の解消、住宅補助金の増及び家族手当の引き上げ等により生涯賃金は現行を上回るとの見解

が示されている。

最大の課題であった55歳以上の賃金改善は、1990年の「60歳定年制」が実施されて以降、四半世紀にも及ぶ課題であり、「原則出向で業務は軽減される」との考え方から制度がスタートし、会社の回答も「新しい人事制度の中で解消したい」と変化の中で、原則出向は廃止となり、「新しい人事制度」の導入も見送られ、今日では「55歳で下げる理由はない」とまで発言する状況になっていた。今回の改正では、移行措置を設け、段階的に55歳での減額は解消し、60歳まで昇給を実施することになったが、55歳で10万円を超える減額を受けている社員に対する是正は示されていない。新しい人事制度の交渉の中で、「賃金ダウンの是正については人事制度とは切り離し新賃金交渉で協議する」と整理してきたが、19春闘の回答での55歳以上の賃金改善措置は3,000円に留まり、抜本的な是正には至っていない。

「新しい人事制度」は、制度の根幹である評価制度が評価者の指定、評価者研修の未終了もあり、評価制度は第二四半期からの実施となったが、①公平・公正な評価について、昇給、昇給、期末手当及び昇給額に対する評価の検証 ②制度設計がレギュ

ラー等級の2級を基本としており、誰もが昇給できる制度としての確立をめざす ③生涯賃金に大きく影響する『昇給額及び基準額』の引き上げ ④55歳賃金ダウンについては、交渉経過に基づき是正 ⑤65歳定年制の確立を求めていく中で、「シニア制度」の抜本的な見直しを求めていくことが重要な課題となる。

(6) JR各社及びソフトバンクとの労働協約は、本年1月に開催した第189回拡大中央委員会において締結を確認してきたが、本部が対応しているJR貨物との改正交渉では、協約第1条「協約の目的」を改正してきた意義を踏まえ、交渉経過を反故にする結果や会社の姿勢について、改めて指摘してきた。今年度についても文言改正には至らなかったが、過去に支社交渉のあり方をめぐって紛争となった「団体交渉の基準」について、「基準」の削除の検討について確認するなど、交渉経過を踏まえた到達点、運用面での前進を確認し協定を締結してきた。

また、ソフトバンクについては、懸案となっている経営協議会の充実及び定例化に向けた「協定に伴う確認事項」として整理し協定化を図ってきた。4月が改定時期となった鉄

道・運輸機構とは、組織改正に伴う一部の文言改正を踏まえ、4月1日に協定を図ってきた。

労使関係労働協約については、団体交渉の設置単位と交渉事項の拡大、便宜供与の拡大、苦情処理の充実など、エリア業務部長会議での議論経過を踏まえ、各エリア本部で交渉が強化されてきた。また、労働条件に関する協約(規範的部分)についても、各エリア本部における要求集約の取り組みと、学習・調査等を通じて具体的前進をめざして交渉が進められている。現状は、各社における労働協約の締結時期や締結期間、交渉方式などに違いも生じてきており、労務政策の違いも顕著になっているが、利用者、国民に対する社会的責任、全国ネットワークによる安全・サービスの提供はJR各社に共通した責任である。

今後も、各エリアにおける交渉の到達点や課題などを共有化し、次の闘いにつなげていくことが重要であり、職場からの粘り強い運動を背景に「権利の擁護・拡大」「労働条件改善」に向けた闘いを組織することが引き続き求められている。

(7) 期末手当獲得の闘いは、他の課題とともにエリア業務部長会議を通じ

て、各社の経営の動向や格差拡大等を踏まえ、全国単一組織としての要求や運動について議論を深めてきた。各社の経営基盤等により会社間格差は拡大する傾向ではあるが、①統一要求額は夏期3・0カ月、年末3・5カ月を基本とする ②各エリア本部における特情については、これまでの議論経過を踏まえ、要求額を変更する場合は中央執行委員会の承認を求める ③要求設定のあり方については引き続き検討を深めていく―等を確認し、各エリア本部を中心に大衆行動や職場からの運動等を展開し、団体交渉を強化してきた。

2019年夏期手当獲得の取り組みは、春闘時に新賃金要求と並行で交渉してきたJR東海・西日本・四国及びJR九州は既に妥結しているが、JR東日本、北海道、貨物については、5月7日の第3回エリア業務部長会議を受けて、5月14日に「基準内賃金3・0カ月分を基本。6月28日までの支払い」を求める要求書を提出した。

要求書提出以降、本部および各エリアが対応するJR各社等との交渉を鋭意取り組んできた。貨物会社において、2018年度決算が自然災害の多発により厳しい状況であったものの9期連続の黒字決算を確保

した下で、災害復旧、迂回輸送など、社員の労苦に応えた夏季手当の支払いを求め、宣伝行動やカベ新聞の発行、貨物本社・支社への職場からの要請行動など、運動を背景にして団体交渉を強化してきた。

すでに、春闘時に交渉・妥結整理した各社の結果は、JR東海が3・05カ月(前年同月数)、JR四国が1・89カ月、2・29カ月ライフプラン含む(前年比0・05カ月減)、JR九州が夏期手当2・56カ月(対前年0・04カ月増)、JR西日本は年間臨給5・48カ月(夏2・74カ月、冬2・74カ月、前年比0・18カ月減)となっている。

(8) アスベスト対策は、2006年から「石綿健康被害救済制度」による「救済給付」と「特別遺族給付金」が設けられ、2011年8月には石綿健康被害救済法が改正され、特別遺族弔慰金などの請求期限を10年間延長し、2022年(平成34年)3月27日までとなっている。鉄道・運輸機構は、旧国鉄退職者や遺族に対する健康診断及び石綿被害救済制度に関する広告を今年も全国紙を始め地方紙に新聞広告を掲載した。

鉄道・運輸機構との交渉は4月に開催されたが、鉄道・運輸機構が

2019年3月31日時点で公表した旧国鉄職員およびJR退職者の業務災害認定状況は、認定者が491名であり、前年同期比で11名増加となった。健康管理手帳については、従事歴証明者数が1,217名となっており、同じく前年同期比で75名増加しており、健康管理手帳の取得に向けた事業主証明の取り組みは大きく前進している。

また、3月7日に開催された貨物会社との交渉では、①車両及び建屋のノンアスベスト化に向けた進捗状況 ②現業機関におけるアスベスト業務に従事する実態について ③鉄道・運輸機構との覚書に基づく事業主証明 ④社員の特殊健康診断の再実施等について協議した。鉄道・運輸機構とJRの双方に従事歴のある申請の場合、石綿作業従事期間及び在職年数でどちらが従事歴証明を行うかの覚書について、改めて、「貨物会社で石綿業務に従事した期間について、鉄道・運輸機構と協議し証明する」ことを確認してきた。

アスベストの最大の特徴は、長期の潜伏期間を経た後に発病するものであり「静かな時限爆弾」ともいわれている。今後、国鉄・JR双方に石綿作業従事歴がある組合員及びJR社員、退職者においては鉄道・運輸機

構の「旧国鉄業務災害」ではなく、「労災」認定となるケースも相当数発生して、予想され、JRと機構の双方で事業主証明を行うことが重要となってくる。

こうした現状を見れば、国や鉄道・運輸機構に対する取り組みはもちろん、JR各社に対しても真摯な対応と、迅速・適切に救済・補償を求める取り組みも一層強化しなければならぬ。各エリアや地方で学習会の開催や健康相談会が実施されているが、職場での実態調査とJR各社への申し入れ、旧国鉄及びJR退職者の石綿健康被害や補償に向けて、石綿対策連絡会や労災職業病センター等のNPO組織、鉄道退職者の会とも連携を密にしておくことが求められている。

2. 2019年春闘の取り組み

(1) 第4次安倍政権では、企業の利益剰余金(内部留保)は、過去最高を更新したものの、GDP成長率や株価は不安定となるなどアベノミクスの失敗が明らかとなった。安倍政権の根幹政策の失敗を覆い隠すために、安倍首相は、6年連続となる官製春闘を主導したが、経団連側との溝が

埋まらないまま、労使の交渉にゆだねられた。2019年春闘では、春闘の基本に立ち返り、労使交渉により生活改善できるのかが焦点となった。

(2) 日本経済は、緩やかな成長を続け、企業収益は好調を維持してきたが、労働分配率は低下を続け、実質賃金は回復していない。政府統計でも利益剰余金(内部留保)は446兆円となり過去最高を更新したものの、実質賃金は上昇せず、消費支出も伸びていない。また、年収200万円以下のいわゆるワーキングプアは1,085万人(21・9%)となり、昨年より47万人(1・7%)減少したが依然として高い割合となっている。

(3) このような経済状況の中で連合は、賃上げは前年と同水準の「2%程度を基準」としてベアに定期昇給分を加えた4%のアップをめざした。さらに賃金の「上げ幅」に加え、産業ごとの「賃金水準」を示し、企業規模や雇用形態による格差是正をめざす新たな考え方を導入した。そのような中で連合春闘をけん引してきたといわれるトヨタ自動車は、組合要求も会社回答も非公表とし、同調する企業が出るなど春闘全体に波紋を広げた。一方、国民春闘共闘委員会は、人手不足の解消と労働条件の改善を

求め、賃上げ額は、月額25,000円以上、時間額150円以上などを求めた。「19けんり春闘全国実行委員会」は、市民と連帯して社会的課題に真っ向から挑戦するとし、「20,000円以上、7%以上」の賃上げをめざした。

(4) 国労は、1月26日に第189回拡大大中央委員会を開催し、基準内賃金(平均)の4%相当額、12,000円を基本とするベースアップを統一要求とし、その実現をめざした。要求は、2月12日に各社一斉に提出し、3月13日の回答指定日に向け、3月5日に大衆行動として「2019年春闘勝利!国労中央総決起集会」を新橋交通ビルで開催し、闘う決意を固め合った。

(5) 連合が5月10日に発表した新賃金要求に対する回答集計では、全体平均は6,217円・2・10%で、昨年同時期を156円・0・01ポイント上回った。また中小組合(300人未満)の平均は4,925円・1・99%となり、昨年同期で若干下回った。

(6) JRにおける回答状況は、3月13日の回答指定日にJR西日本が1,000円(対前年200円減)・年間臨給5・48カ月(対前年0・18カ月減)。14日にはJR東海が1,300円(対前年同額)・夏季手当3・05カ

月(対前年同数)、15日にJR東日本が1,050円(対前年単純比較278円減)、JR九州は300円(対前年同額)・夏季手当2・56カ月(対前年0・04カ月増)、JR貨物は、200円(対前年100円減)の2年連続の有額回答を行った。一方で同日に回答したJR北海道は、定昇は確保したものの18年連続ベアゼロ。20日にJR四国も定昇は確保したものの18年連続ベアゼロ・夏季手当1・89カ月(対前年0・05カ月減)の回答となった。

— 闘いの到達点と今後の課題 —

国労は、2019年春闘を闘うにあたり各級機関において昨年春闘の総括から闘いを展開することとし、第一には、全組合員が参加する職場からの春闘構築、第二は、地域で闘う仲間と連帯する地域春闘の構築、第三は、JRの構造矛盾解決や経営問題など国策からの問題解決を求めていくこととした。

組織が減少する中で春闘を闘うには、組合員一人一人の参加が不可欠となる。自分の身の回りである職場実態の点検から要求を確立し、仲間とともに改善行動を展開することにより分会活動が活性化され、組織拡大にもつながることに確信を持って取り組んだ。その結果、春闘期間中に複数の拡大が

あり、大きな成果を得ることができた。

国労は、JRの構造的矛盾の解決にむけ、3月5日に開催した「2019年春闘勝利！国労中央総決起集会」の前後に政党・国会議員要請行動を展開した。昨年の国交省要請行動の要請内容を踏まえて、北海道や四国、貨物に顕在化している経営にかかわる問題や並行在来線の課題など安全・安定輸送確立に向けた要請をエリア本部役員に加え東日本本部管内や東海本部の参加を得て取り組んだ。

午後からの総決起集会は、新橋交通ビルで開催し、交運労協、全労協から連帯のあいさつを受け、福田護弁護士、勝島一博平和フォーラム事務局長から基調講演をいただいた。直面する働き方改革や平和を求める取り組みなどの学習を行った。その後、本部から春闘の取り組みを提起し、各エリア本部、全貨協、青女家行動委員会から決意が表明され、闘う意思統一を図った。

賃上げ要求については、賃金体系の違いが大きくなり、様々なグループ会社がある中での議論や取り組みを踏まえながら、「賃金・生活実態アンケート調査」を行い、各ナショナルセンターや産別の要求実態等を視野に置きながら、定期昇給の完全実施と「基準内賃金（平均）の4%相当額、基本給に12、000円引き上げ」を基本とするべ

スアップを統一要求とし、その実現をめざした。

経営が好調な本州三社と昨年ベア回答を示した貨物の対応、及び連続ベアゼロとなっている北海道・四国で有額回答を引き出すことができるのか？大きな課題であった。結果としてJR貨物においては2年連続の有額回答を勝ち取り、今年も貨物グループ会社に反映させることができたことは大きな成果であった。一方で北海道・四国においては18年連続のベアゼロという結果であった。

中央戦術委員会では、春闘情勢と国労要求、戦術判断などを中心に議論した。要求については、物価上昇や生活改善などを加味して議論したが、検討課題となっていた会社間の経営体力や取り巻く環境の違いなどを慎重に議論した結果、「基準内賃金（平均）の4%相当額、基本給に12、000円引き上げを基本」を統一要求とすることで一致した。

第189回拡大中央委員会においても、一定の議論をいただき、さらに、近年の春闘では夏季手当や年間臨給に関する交渉も取り組まざるを得ないエリア本部の事情を踏まえ、統一闘争としてどのようにしていくのかなどが今後の課題として残った。

3. 組織強化・拡大の取り組み

国労は、第81回定期全国大会（2012年7月26日～27日）で、組織拡大を喫緊の課題として全国的に統一行動を展開することを確認した。この決定を受け、闘争指令第1号（2012年12月5日）を発し、全力をあげて組織拡大運動を取り組んできた。その上で本部は、第87回大会決定の上に立ち、第2回中央執行委員会（2018年8月20日）において、あらためて「闘争指令第1号」の継続を確認した。

本部は、国鉄採用の世代が定年退職期を迎えていることに鑑み、世代交代の必要性について代議員からの発言を真摯に受け止めると同時に、最重要課題である組織強化・拡大の実践と実現の重要性を共通の認識としてきた。

また、第87回定期全国大会での代議員発言を重く受け止めるとともに、全国の仲間の頑張りに応えるべく、「攻める！組織拡大の実践！」として、全国オクルグと仲間の努力をつなぐ運動を展開してきた。

現在までの組織拡大の到達点は、〇〇名である。この7年間で、〇〇〇名が国労に加入・復帰している。この一年間においては、JR東労組の瓦解が昨

年2月から急速に進み、これまでの取り組みが一気に結果に結びついた部分も生まれた一方、社内では社友会の組織化が進み、労働組合未加入者が大半を占める状態が定着しつつあるなかで、今後全国へとつなぐ新たな課題として重要な意味を持つものとなった。

(1) 具体的な行動計画と実践

本部は、3回にわたる組織部長会議を開催し、第一ゾーン・第二ゾーン・第三ゾーンの中で各機関が行うことを確認してきた。本部は、年間テーマを「攻める！組織拡大の実践！」、そのコンセプトに①動きをつくる ②エリア・地方から現場への浸透 ③分会機能の強化」を据え、取り組んできた。

(2) 組織拡大の現状と課題

現在までの組織拡大の到達点の検証、もう一步という課題を明らかにするため、今年6月9日～10日、第13回組織強化・拡大経験交流集会を開催する。

今年の交流会は次代を担う世代に焦点を当て、JR採用組合員60名が参加し、その視点での今後の拡大に向けた意思統一が求められた。職場における労働条件改善の闘いと組織拡大は車の両輪であり、ここに展望があることが明らかである。

Ⅲ. 闘いの基調

1. 闘いの基調

JRが発足して30年を超える現状において、今後の組織と運動をどのよう
に次世代に継承していくのかが重要な
課題となっていることを踏まえて、昨
年12月に「5年ビジョン」を提起した。
今後5年の組織現状は、組合員の再雇
用への移行と退職の増加は避けること
ができず、厳しい状況となっている。現
実を直視した改善のための対策と国労
としての運動展開が求められている。

JR各社は、経営状況や環境は違っ
ていても、JR本体の要員削減と効率
化を進め、グループ会社への業務移管
を伴いながら、グループ企業化をめざ
している。国鉄世代が大量退職期を迎
える中で急激な世代交代を余儀なくさ
れ、現場では技術継承が大きな課題と
なっている。これはまさに安全問題に
直結する経営問題であることから、J
R世代への技術継承は最重要の課題で
あるといえる。
こうした情勢のもとで労働組合の果

たす役割は大変重要であり、経営の根
幹であるグループ企業全体の安全対策
などに対するチェック機能を発揮し、
労働条件や福利厚生など安心して働く
ことのできる環境整備に向け労働者側
の声を反映させていかなければならな
い。

そのための第1の課題は、組織強
化・拡大である。

本部は2012年度以降、組織強
化・拡大運動を最重要課題とした闘争
指令を発して、文字通り最重要の課題
として取り組んできた。その結果とし
て多くの仲間を迎え入れ、組織の活性
化に結びつけてきたが、その一方で退
職者が増加していることから、組織の
現状は厳しさを増している。

一方、取り巻く情勢は、JR東日本で
は2018年春闘の戦術をめぐり、J
R東労組が瓦解し3万人以上が組合未
加入となっている。箱根を境にしたJ
R連合と総連の構図は変わらないもの
の予断を許さないのが現状である。

今後の国労組織を展望したとき、組合
員の推移は財政に直結することから、組

織運営・運動を左右する。組織拡大を果
たさない限り今後の展望は厳しく、組織
拡大は必須の課題である。職場から組織
拡大運動を展開しなければならぬが、
そのために、①職場における国労運動
を実践する ②国労が職場の中心にな
る—このことを通して国労が労働組合
として職場に存在することが必要であ
る。国労全機関、組合員一人一人が自覚
をもつて取り組むこととする。

第2の課題は、鉄道の安全・安定輸
送を求める闘いである。

2016年11月18日に「JR単独で
は維持が困難な路線」を公表したJR
北海道は、国を巻き込み関係自治体と
の協議が続いているが、国交省は昨年
7月27日に支援策と監督命令からなる
「JR北海道の経営改善について」を発
表した。中身的には、財政支援と引き換
えに徹底したコスト削減と意識改革な
どが掲げられ厳しいものとなっている
。関係自治体においては、すでにバス
転換に応じるなどの動きも出ている。

一方で四国においても、鉄道ネット
ワーク維持が困難になると想定される
として、「四国における鉄道ネットワー
クのあり方に関する懇談会Ⅱ」が設立
され、この間4回にわたる協議が行わ
れている。北海道・四国に限らず、持続
可能な地域交通のあり方が求められて
いる。

JR各社は、順調な経営により利益
を積み増しているが、北海道において
は過去最大の赤字を計上した。しかし、
どのような決算になるうとも安全を置
き去りにはできない。安全なしに、JR
の経営は成り立たないからであり、改
めて鉄道会社であるという社会的責任
をJR各社は自覚しなければならぬ
。そのために国労は、安全輸送確立に
向けた対策と社員が働き続けられる労
働環境の改善を求めていく。

第3の課題は、反戦・平和と民主
義を守り、安心して生活できる環境を
求める闘いである。

安倍自公政権は安倍一強体制のもと
で、公文書の隠蔽・改ざん、データねつ
造・偽装、虚偽答弁など、行政や政治の
私物化とウソやごまかしが横行し、民
主主義の根幹を揺るがしてきた。沖縄
においては、基地に絡んだ様々な問題
のために不安な生活を余儀なくされ、
「沖縄に基地はいらない」という県民の
声が各種選挙などで民意として再三に
わたり示されてきた。しかし、その声・
民意は安倍政権によって無視され続け
ている。

さらに改憲を公言し、特定秘密保護
法、安全保障関連法、共謀罪法の施行を
はじめ、憲法9条改悪への地ならしを
行い、軍事大国化に突き進むなど立憲
主義を否定し、暴走政治を進めてきた。

安倍改憲の最大の狙いは、緊急事態条項の創設で内閣に権限を集中させ、憲法9条の改憲により戦力の不保持・交戦権の否認を謳う9条2項を死文化させ、「戦争のできる国」にすることにほかならない。この目論みを絶対に許すわけにはいかない。

安倍政治の暴走に終止符を打ち、平和憲法の改悪を阻止するために、平和フォーラム・平和運動センター等との行動をさらに一層強化し、共闘組織や各ナショナルセンターとの連携も強めていく。

国労が置かれた現状は、内外共に厳しく、課題も山積しているが、国労結成73年の歴史と伝統によって営々と培った多くの仲間の負託にこたえ、組織に責任をもって総力をあげて取り組みを進めていく。

2. 闘いの柱

- (1) 職場からの闘いを構築し、分会活動の強化から機関運動の活性化を図り、組織強化・拡大に全力をあげる。
- (2) 地域公共交通再生に向けた取り組み

- ① みの強化を図る。
- (3) 合理化反対、職場の労働条件改善、安全・安定輸送確立に向けた取り組みを強化し、健全かつ正常な労使関係確立をめざす。
- (4) 2020年春闘を職場・地域から闘い抜き要求実現をめざす。
- (5) 平和憲法の理念を堅持し、国民的諸要求実現、各種選挙闘争等の政治闘争を全力で闘い抜く。
- (6) 各地における震災の復旧・復興と被災者支援に連帯した取り組みに全力をあげる。

- ⑬ じん肺等公害の絶滅、アスベスト被害に対する認定・補償・健康被害対策の強化

3. 制度・政策要求の実現にむけた闘い

- ① 全国的な鉄道ネットワークの維持・存続とJR各社の鉄道路線の維持・存続
- ② ホームドア設置などの安全対策とバリアフリー化の公的補助拡大、ローカル線の維持と利用しやすいダイヤの設定など、利用者の利便性向上
- ③ JR北海道・四国の経営改善と安定化にむけた経営安定基金の追加的積み増しなどの助成措置と税制の三島特例の延長・恒久化
- ④ モーダルシフトの推進、JR貨物の経営改善・経営安定化を図るダイヤ設定とアポイントルコストルールの恒久化
- ⑤ 自然災害や事故等により被災した路線(事業者)に対する鉄道軌道整備法のさらなる適用範囲拡大と鉄道事業法の改正
- ⑥ 整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持・活性化施策と恒久的支援措置の確立



1. 賃金引き上げ、賃金制度改善の闘い

- ① 2020年春闘における賃金引き上げをはじめとする要求実現
- ② 第二基本給制度の廃止、最低賃金制の確立
- ③ 夏季・年末手当の要求実現
- ④ 各種手当の改善

- ⑤ 臨時・契約社員を含めたJR、及びグループ会社に働く全労働者の労働条件改善

2. 「合理化」反対、労働条件改善の闘い

- ① 規制緩和と政策の見直し、安全規制の強化と交通労働者の労働条件改善
- ② 慢性化する要員問題の解消

- ③ 勤務制度の改善、労働基準法・労働安全衛生法等の遵守
- ④ 労働協約に関する要求実現
- ⑤ 安全・安定輸送の確立
- ⑥ 本人同意を基本にした出向・配転等の実施と協定化
- ⑦ 労働時間短縮、サービス労働の根絶
- ⑧ 年休の完全取得、非稼働日の完全確保に必要な要員配置
- ⑨ 私傷病欠勤に対する賃金カットの廃止
- ⑩ 50歳以上の在職条件の改善、65歳定年制の実現
- ⑪ 社員乗車証制度の改善
- ⑫ 過労死をはじめとする労災の絶滅

- ⑥ 整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持・活性化施策と恒久的支援措置の確立

4. 公共交通確立の闘い

- ① 「JR30年の検証」にもとづく「鉄道政策に関する提言」の実現
- ② 都市圏過密輸送の改善、人身事故・列車遅延の解消と安全対策の強化
- ③ ホームドアやバリアフリー化などの安全対策と駅等の設備改善
- ④ 安全優先の保守・検査基準の確立と外注化・下請化の見直し
- ⑤ AIを活用した自動化やワンマン化の安全面からの検証
- ⑥ 鉄道に関する公害・防災対策の強化
- ⑦ 交運労協・ITFを中心とする交運輸労働者との共闘強化
- ⑧ 国民の足を守る立場での地域住民・地方自治体・利用者との共闘強化

5. 組織強化・拡大

- ① 分会活動の活性化と国労への復帰・加入の促進
- ② 職場の諸要求実現にむけた共同行動の強化
- ③ 関連労働者の組織化と鉄関労運動の強化
- ④ 青年・女性部活動の強化

- ⑤ 家族会活動の強化
- ⑥ 「鉄道退職者の会」との連携強化

6. 教育・文化・宣伝活動の強化

- ① 労働者教育の充実・強化
- ② 自主的な文化活動・各種サークル活動の強化
- ③ 各級機関の機関紙活動の強化
- ④ 宣伝活動、マスコミ対策の強化

7. 調査活動の強化

- ① 2020年春闘に関する調査の実施
- ② 「安全・仕事総点検」をはじめとする各種調査活動の強化

8. 政治闘争の強化

- ① 憲法改悪に反対する闘い
- ② 働き方改革一括法案の改正、労働法制の改悪反対、労働者派遣法の抜本改正、働くルールの確立を求める闘い
- ③ 安保护法及び「共謀罪」法廃止をはじめとする平和と民主主義を守る闘い
- ④ 核兵器廃絶、原発反対、被爆者援護法の充実、原水爆禁止運動の統一と

発展

- ⑤ 原発に頼らないエネルギー政策の確立、環境保護政策確立
- ⑥ 消費税廃止、公共料金値上げ反対、減税の実施、不公平税制の是正
- ⑦ 教育基本法の改悪反対、民主教育を実現する闘い
- ⑧ 安心できる年金制度の確立、掛け金引き上げ反対
- ⑨ 司法反動化阻止の闘い
- ⑩ 部落差別やヘイトスピーチなど人権侵害やあらゆる差別に反対する闘い
- ⑪ 国際連帯の闘い
- ⑫ 育児・看護・介護制度の確立
- ⑬ 医療制度をはじめとする社会保障制度の改善と充実
- ⑭ CO₂削減、公害の絶滅と公害患者の救済



1. 「合理化」に反対し、労働条件改善、安全・安定輸送確立の闘い

(1) JR体制の発足から32年が経過したが、都市間を結ぶ幹線交通、人々の暮らしを支える地域の足、日本の暮らしと経済を支える物流の担い手として、JR各社の役割は益々重要になってきている。

その一方で、日本が高齢化社会、人口減少の時代に入ってきた中で、鉄

道の利用者も減少となり、自然災害による甚大な被害の拡大も相まって、地方鉄道を中心に取り巻く状況は厳しさを増している。

さらには、公共交通としての最大の使命である安全輸送において、重大な事故や輸送障害も相次いで発生している。

鉄道輸送にとつての最大の課題である安全が脅かされる中で、地方鉄道等への支援の拡充、JR体制における構造矛盾の解決、さらには、この国の運輸行政における規制の強化に

向けた政策的な転換が求められている。同時にこれまで発した「政策提言」を活かした国民の移動する権利、今後の総合交通体系の確立についての方向性を示すことも重要になっていく。

国労は、公共交通機関に求められる安全・安定輸送、安心なサービスを提供するために相応しい労働条件や技術継承、教育の充実などを求めて、職場からの運動を背景に要求実現をめざすことを基本として、以下の課題に全力をあげることとする。

(2) 労働条件の改善にむけて、以下の課題について全国統一して運動を展開していくこととする。

- ① 労基法改正に伴い、36条協定の締結の有無、過労死水準の時間外・休日労働を容認する特別条項の撤廃、具体的な事由の明確化を求めると同時に、インターバル規制の導入、年休の時期指定などの取り組みを強化し、高度プロフェッショナル制度は導入させない運動を強化する。
- ② 「高齢者雇用安定法」の趣旨に則り、高齢者が年金受給まで安心・安全で働ける制度と労働条件の確立に向けて引き続き取り組みを強める。また、労働契約法20条裁判などの動向を踏まえ、各社における

再雇用制度の問題点を検証し、同一労働・同一賃金をめざした取り組みを強化する。

③ 厚労省通達を踏まえ、労働時間の適切な管理、サービス残業の根絶など、ただ働き根絶に向けて、調査点検活動の取り組みを継続・強化する。

④ 職場実態や年休取得等を検証し、必要な要員を配置させる取り組みを強めるとともに労働時間短縮、長時間・過密ダイヤの改善、連続夜間勤務の解消、単身赴任・遠距離通勤の解消など、人間らしく働くための勤務・労働時間などの制度改正をめざす取り組みを強化する。

⑤ グループ会社・関連会社の労働条件改善にむけて、出向社員、パート社員やアルバイトを含めた組織化を広げる。また、そのために要求実現に向けた機関整備や交渉体制の強化を図る。

⑥ 労働契約法18条に基づき、非正規労働者の雇い止めに反対し、脱法行為は許さず、無期限雇用の実現と労働条件改善を求める。

⑦ JRにおける社員犠牲の人件費抑制策に反対し、構造矛盾の解消をめざし、大衆行動と政策活動を客・貨一体で取り組み強化する。

(3) 安全・安定輸送の確立に向けて以下の取り組みを強化する。

① 「安全・仕事総点検運動」について、通年闘争として継続・強化する。

② JR各社に対して「労使事故防止委員会」（仮称）の設置を求めていく。

③ 安全を阻害する技術断層、業務委託の拡大には反対し、技術継承に必要な適正な要員配置・教育の充実を求めて取り組みを強化していく。

④ 自然災害、重大事故やそれにつながるりかねない事態が発生した場合、実態調査・原因究明・再発防止など関係機関と連携をはかり取り組みを行う。

⑤ 労基法・労安法の学習を深め、長時間労働の是正、労働災害を発生させない運動を強化し、過労死、自殺につながるメンタルヘルスやパワーハラスメント、セクシャルハラスメントなど、背後要因の分析や改善に向けた取り組みを強める。

⑥ 「利用者アンケート」などを実施し、利用者の立場からのサービスの実現、安全・安心な輸送の確立にむけた要求をとりまとめ、その実現のための運動を強化する。

⑦ 規制緩和が背景の事故について、調査・点検を進め、団体交渉の強化と国土交通省・地方運輸局等関係機関への要請行動も取り組む。

⑧ ITFによる「国際行動日」の取り組みや、春闘期の一斉宣伝など、情勢や必要に応じて全国的な宣伝行動を実施する。

(4) アスベスト健康被害への対応について、引き続き、被害者救済、遺族補償や健康診断体制の充実等を求め、運動を継続し各級機関や退職者の会等との連携を強めていくこととする。

① アスベスト健康被害者の掘り起こしと補償に向けた支援、関係組織との連携等の活動を引き続き強化する。

② 被害者や作業従事者の健康診断実施については、OB・現職を問わず希望者全員が受診できるように制度改善の取り組みを行う。

③ アスベスト健康被害に対する補償制度拡充など、制度・政策要求の運動を強化し、厚生労働省への要請をはじめ、鉄道・運輸機構との交渉強化をはかる。

④ JR各社においても、健康管理手帳交付及び労災申請等に関わる事業主証明等での鉄道・運輸機構

とのルールの確認及び取り扱いの一元化などを求めていく。

- ⑤ JR各社の施設や車両、機械のアスベスト完全除去に向けた点検・調査を継続し、交渉を求めていくこととする。また、外部講師の活用も含めた機関での学習会等を開催していく。

- (5) 「JR30年検証委員会報告」を活かした運動を全国で展開するとともに、これまで策定してきた政策の実現と問題の本質について広げる運動を継続・強化していく。

- ① 地方交通線や並行在来線の存続と活性化にむけて、制度・政策要求実現の取り組みを中央・地方で強化する。とりわけ、地域における「利用者の会」「存続させる会」「地域協議会」等との連携を強め、積極的に関わっていく。

- ② JR三島・貨物会社の構造矛盾解消に向けて、「JR三島・貨物の維持・活性化にむけて―私たちの提言―」を活用し、国および政党や議員への働きかけを強化し、恒久的な支援策を確立させる運動や、関係機関との連携を図り、引き続き取り組みを強化していく。また、地球環境に優れた鉄道貨物輸送の優位性を踏まえ、モーダルシフト推進の取り組みを行う。

- ③ 新幹線建設にともなう並行在来線の廃止、第三セクター化については、「並行在来線の維持・活性化に向けて―私たちの提言―」を活用し、中央・地方での運動の意思統一や意見交換、学習会などを開催し、国・地方自治体への要請、関係機関との連携を図り、国民の足を守る運動を具体化させていくこととする。

- ④ JR東海が進める「リニア中央新幹線建設」については、社会的要請・必要性やコンセンサス、効果や費用、需要予測と建設リスク、環境問題や人体への影響など懸念や不安もいまだ多い。既に着工から4年余りが経過しているが、3兆円にも及ぶ財政投融资が行われただけに、改めて、国民的議論を呼びかけることが重要であり「JR30年検証委員会報告」や「リニア中央新幹線の検証 国民的議論を、今こそ」を活用した取り組みを引き続き進めていく。

2. 2020年春闘の闘い

者側が春闘をどう構築するのが焦点となった。

- (2) 経団連が4月23日に発表した1次集計では、大手企業の定期昇給とベースアップ(ベース)を合わせた賃上げ率は2・46%(対前年0・08ポイント減)、金額は月8,310円(対前年311円減)であり、賃金引き上げに慎重な企業がある一方、人手不足で従業員への処遇を改善する企業が多いとしている。

- (3) JR各社の回答は、昨年同額から下回る会社が多かったが、2年連続の有額回答を行ったJR貨物では、グループ会社の東北ロジスティクスも同額の回答を行った。このことは、連結グループ会社における親会社の影響力があることを示しているといえる。

- (4) 2019年春闘においては、職場からの春闘構築をめざし、地域春闘の構築とJRの構造的矛盾の改善を求める取り組みに全力をあげてきた。2020年春闘においても、この取り組みを総括しさらに強化する。

景気の先行きが不透明といわれる中でも、JR本州三社は過去最高益を確保している。一方でJR北海道は、赤字を計上するなど経営状態に温度差があるものの、労働者の立場に立ち労働分配率の改善を求め、賃金・

生活の底上げを求めることが重要である。さらには改憲反対や労働法制などの課題を地域の仲間と共に闘うこととする。

- (5) 具体的には、次期中央委員会で方針を確立することとし、JRグループ全体の賃金・生活の底上げを求め、国労として春闘を構築することとする。また、課題となっている統一要求の考え方や夏季手当への対応については、この間の現状を踏まえて対応していくこととする。

具体的には、以下の課題に全力をあげて取り組むこととする。

- ① 8月の賃金を基本に「賃金・生活実態アンケート調査」を実施し、集約結果をもとに職場討議を行い、次期中央委員会で統一要求を決定する。また、夏季手当など要求についても議論し決定する。

- ② 職場からの春闘構築を図るために、全組合員が参加する闘いを創出し、全職場から要求実現にむけた取り組みに全力をあげる。

- ③ JR各社における制度や事案の検証を進め、制度や労働条件改善に向けた取り組みを強化する。

- ④ 非正規労働者の正社員化、労働条件改善、賃金改善にむけた闘いに連帯した取り組みを行う。

- ⑤ 交運労協、ITFなどの行動に

積極的に参加し、地域で闘う仲間との連帯・共闘を追求する。

⑥ 制度・政策要求やJRの構造的矛盾解消を求める取り組みを強化する。

⑦ 国労が掲げる要求実現に向けた大衆行動を中央・地方で構築する。

⑧ 平和フォーラムや「戦争をさせない・9条を壊すな」総がかり行動実行委員会」の呼びかけに心え、平和・護憲を求める諸闘争に総力をあげて取り組む。

⑨ 安倍自民党が目論む憲法改悪を阻止し、労働法制の改善、脱原発、沖縄に平和な生活を取り戻す闘いはじめとする政治課題と結合した闘いを強化する。

⑩ ストライキ態勢の確立をはじめ、具体的な戦術は中央戦術委員会の判断を踏まえ中央執行委員会決定する。

3. 労働協約改正と 期末手当獲得の闘い

(1) 労使関係部分の労働協約改正の闘いについては、各社で締結時期及び締結期間が異なるが、基本的な共通重点要求として①団体交渉単位と交渉事項の拡大②会社施設利用を

はじめとする便宜供与の拡大③苦情処理の充実等―を柱に取り組み、実質的な運用を含めて要求の前進をめざしていく。同時に、労働条件部分の労働協約締結については、諸制度や規定・諸手当の改善をめざして運動を積み上げ、団体交渉を強化する。また、「職場討議資料」や「交渉速報」の発行などを通じて、今日までの交渉の到達点と課題を明確にした運動を引き続き展開していくこととする。

(2) 期末手当獲得の闘いにおいては、期末手当が切実な生活実態に基づく「生活給」であることを前面にして要求獲得をめざすこととする。顕著となっている会社間の「格差」の是正、働くものへの公正な配分を求め、とりわけ構造的な矛盾を抱えるJR北海道・四国・貨物会社における格差是正の取り組みの強化も求められている。

「要求のあり方」については、これまで同様、要求額、要求提出日等について、エリア業務部長会議等の意思統一を踏まえて決定するが、基本的な闘いは、職場からの闘いや大衆行動の展開を基本に団体交渉を押し上げる創意・工夫した取り組みが重要となっている。この間、期末手当の交渉が春闘と並行して行われるJR西

日本の年間臨時給方式や、夏季手当を春闘期に交渉するJR会社が拡大する等、各社での交渉の時期、体制が異なってきた中で、これまでの議論の上に立って、賃上げ要求議論時に夏季手当および年末手当要求についても意思統一を深めていくことをめざし、全国統一闘争との整合性、全国単一組織として効果的、発展的な運動をどう進めるか議論を深めることが重要である。

4. JR健保・年金等の 改善に向けて

(1) JR健康保険組合の現状と保険料率問題について(別途)

(2) 安全・安心の社会保障制度の確立にむけて

安倍政権は全世代に耐えがたい痛みを押し付ける社会保障改悪を進めているが、2019年度も消費税の10%への増税に加え、高齢者や生活保護世帯を標的にした改悪メニューが目白押しとなっている。年金についても、物価が1%上昇しているのに0・1%しか増やさない実質0・9%の削減となるなど、給付総額は5,000億円も目減りするなど、2016年の年金改悪が拍車をかけ

ている。介護保険料も2017年度から国庫補助を段階的に減らす中で、介護保険料も値上げとなっている。また、2018年度から導入した国民健康保険の「標準保険料率」は財政運営主体の市区町村から都道府県への移行に伴い、2019年度から本格的に動き出そうとしており、19年度は全国の8割の市町村で値上げが想定されている。

さらに後期高齢者医療の保険料の特例措置も10月には廃止し、生活保護についても連続改悪が続くなど、高齢者を中心に負担増が目白押しとなっている。

国労は、国民の求める安全・安心の医療・介護・年金制度の確立に向けて、消費税増税反対、年金給付の削減反対、医療や介護制度の国民負担増反対など、憲法25条に基づく社会保障の確立に向けて、各種社会保障関係団体、鉄道退職者の会等との連携を深めながら、取り組みを一層強化していくこととする。

5. 組織の強化・拡大と 権利確立をめざして

(1) 組織強化・拡大の取り組みについて

組織拡大全国統一行動の確実な実

実践に向けて、引き続き全機関での意思統一と具体的な行動展開ならびに具体的目標の達成に向けて全力をあげる。また、職場における分会機能の強化を意識した運動を展開する。

職場環境や労働条件改善の具体的な活動という仲間に見える取り組みが、目標に近づけるための不断の努力として必要であり、加えて国労加入を訴える一人一人の努力が求められている。組織拡大に向けた意思統一、呼びかけ対象者の明確化は全体として行われており、引き続き「アキラメ」の克服と全組合員の目的意識の確立に向け、分会運動の活性化や機関の機能強化という課題とともに取り組みを進める。

組織の現状を直視しつつ、日常生活の積み上げから、国労運動への信頼と結びつきをひろげ、要求実現の力をつけていく課題と合わせ、組織拡大を一体的に追求する。

具体的には
① 各級機関は自らの組織活動に照らし、組織強化と組織拡大の前進に向けて全組合員が全力をあげて取り組む。

② 引き続き、「組織拡大・全国統一行動」対策本部を設置し、組織拡大全国統一行動の意義と意思統一を行うため、本部は全国オクルグの要

請に積極的に応える。

③ 職場環境改善や労働条件改善を求める、職場の要求闘争と組織拡大は車の両輪である。組織拡大の闘いと連動し職場を基礎とした運動を強化する。

④ 本部として統一行動と連動し、学習、宣伝行動の強化を図っていく。各エリア・地方は、それぞれ目標と計画を立て、具体的な活動を展開していく。

⑤ 今年度も、全国・エリア組織部長会議や組織強化・拡大経験交流集会等を開催し、具体的な組織拡大の経験交流と中間的な到達点の確認と総括ならびに、次の運動展開に向けての交流、意思統一を図っていく。

⑥ 青年部・女性部との連携に加え、家族会とも意思統一の場を設け、組織対策を強化していく。

⑦ 引き続き関連労働者の組織化に向け全力で取り組むとともに、関連労働者の待遇改善等を求めた団体交渉等を強化していくため、当該機関との連携を強める。

(2) 運動展開のゾーンについて

① 2020年1月末に招集を予定している第190回拡大中央委員会までを第1ゾーンとする。

② 第190回拡大中央委員会で到

達点と中間的総括を行った上で、2020年春闘の取り組みや新規採用者獲得の取り組みと結合して、2月から4月末までを第2ゾーンとする。さらに引き続き新規採用対策を強化し、運動の前進を図る。

③ 5月末もしくは6月上旬に「全国組織強化・拡大経験交流集会」を開催し、拡大経験の交流と中間総括、拡大の流れを加速させるための意思統一をはかる。

④ 5月から第89回定期全国大会までの期間を第3ゾーンと位置付け、安全輸送確立、夏季手当獲得の取り組みや職場要求、そして国民的課題の取り組みと組織拡大を結合して取り組む。

■青年部の活動について

青年部は、労働条件の改善、平和を守る闘い、安全・安定輸送の確立、JR採用者の国労加入の促進と、平和学習交流にも力を入れて活動してきた。拡大中央委員会や青女家中央行動に合わせて学習交流会を開催し、運動の底上げを図っている。また、貨物の青年部要求の交渉をはじめ、労働法制改悪問題、平和問題や原発問題など青年の視点から取り組みを進めている。

この間加入した仲間からも、国労に対する期待や共感が寄せられているもとで、引き続き青年部の要求前進のため奮闘していく。また、次世代の役員育成や継承の観点も意識的に追求する。

具体的には

① 独自要求の実現に向け、学習・教育を進めつつ要求の組織化をしていく。

② 労働条件の改善に向け、職場からの闘いを強化する。

③ 平成採用の組合員との連携や、平成採用者への国労加入を独自に追求し、組織拡大・強化の取り組みを強化する。

④ 平和と民主主義を守る企業・産別を超えた広範な青年運動への参加をめざし、「5・15沖縄平和行進」「フクシマ連帯キャラバン」など、反戦・平和運動や憲法改悪阻止の取り組みを強化していく。

⑤ 「青年・女性・家族行動委員会」を中心として、女性部や家族会との交流・共同行動を進めていく。

⑥ 関連会社における青年労働者の組織化に向けて引き続き努力する。

■女性部の活動について

女性部は、労働条件の改善、男女平

等・女性の権利確立をめざして活動を展開してきた。

各職場で、他労組も含めて人間関係を構築し情報収集や啓蒙活動を行い、労働条件改善に向けて取り組んでいる。青年・女性・家族中央総行動を行い、学習会も入れながら、春闘行動に取り組んだ。

女性が健康で安心して働き続けられる労働条件を確立するために、女性部運動の強化は重要である。引き続き、要求前進のために活動を強化していく。

具体的には

- ① 権利意識を高めるための学習を行い、労働条件の改善に向け、職場からの闘いを強化する。
- ② 女性の権利確立、真の男女平等をめざし、「改正男女雇用機会均等法」に関する点検を行い、「付帯決議」を守らせる取り組みを行う。
- ③ 育児休業、介護休業に関する制度の改善を求めて運動を強化する。
- ④ 「青年・女性・家族春闘行動委員会」の活動を中心に、春闘時の行動を取り組む
- ⑤ 反戦・反基地・憲法改悪阻止・脱原発などの運動を強化していく。
- ⑥ 「全労協女性委員会」「均等待遇ア

クション21」などの活動に積極的に参加していく

■家族会の活動について(別途)

■事業活動等について

事業活動は、相互扶助の精神と組合員・家族の世話役活動の観点から、以下の取り組みを重点的に推進する。

- ① 事業活動の具体化として、アフレック(アベニール㈱代理店)の「生きるためのがん保険Day 1(新規契約者用)」、「生きるためのがん保険Day 1プラス(既契約者用)」の全員加入をめざす。
- ② 組合員・家族のニーズに合った「がん保険商品」の契約促進をはかるために学習会等を計画する。

■鉄道退職者の会との連携について

鉄道退職者の会は会員相互の親睦と連帯を基礎に、現職組織との連携を密にしなが、高齢化社会に対応した社会保障制度の改善や相互扶助の全国交運共済の加入促進などを中心に取り組を進めている。

一方で今日、鉄道退職者の会を取り巻く状況は、会員の平均年齢が引き上がり、会員減少も続いている。ま

た、相次ぐ年金制度の改悪により、無年金期間の段階的に引き上げで、現職の60歳の定年退職以降も再雇用によりさらに働き続けなければならぬ実態にある。

国労としても、引き続き現退一体で継続した国労運動を強化する観点から、アスベスト健康被害対策や年金制度の改善を求める闘いに加え、組合員の定年退職時に「鉄道退職者の会」への加入を呼びかけるとともに日常的連携を深めていく。

6. 調査・点検活動の前進をめざして

これまで国労が実施してきた賃金・生活実態調査は、全組合員・家族の生活実態と要求を把握し、春闘や期末手当獲得の闘いの基礎となってきた。近年では、他労組の青年にも協力を呼びかけるなど、対話ツールとして活用しているとの報告も寄せられている。

また、職場実態の調査・点検活動にとどまらず、地方では宣伝活動とともに利用者アンケートなどを取り組み、安全・安心な鉄道の構築をはじめ、利用者サービスを守り向上させる取り組みと、会社や国交省・運輸局交渉や要請行動につなげている。

こうした取り組みは、国労の闘いを

支えてきた貴重な活動であり、公共交通の維持とともに重大事故や輸送障害、インシデントの発生を防ぐため引き続き求められている。

具体的には

- (1) 本部及び各エリア本部は、引き続き「安全総点検」運動等を取り組み、要求の取りまとめと団体交渉の強化、要求実現を柱に調査・点検活動等を積極的に取り組む。
- (2) 「賃金・生活実態アンケート」は、2020年春闘に向けて今年度も全組合員参加の取り組みとして実施する。
- (3) 近年「家計簿調査」の集約数が後退していることを注視しつつ、家族会と連携し取り組みを行う。
- (4) 安全問題や大規模災害等により運休を余儀なくされているローカル線問題などの調査については、関係機関と連携して取り組む。
- (5) その他の調査活動は、エリア業務部長会議等の意見を踏まえて中央執行委員会で決定し実施する。

7. 労働者教育・文化の充実と情宣活動の取り組み

安倍自公政権は、憲法第9条の解釈を変更してまで集団的自衛権の行使を

容認し、2015年9月に安保法制を強行成立させた。そして、北朝鮮や中国の脅威を理由に米国に追従して防衛費を拡大し、2019年度予算では過去最大の5・3兆円となるなど軍事大国化の道を突き進んでいる。

こうした悪政に「NO」を突きつけるのは選挙である。平和を求め、安心して暮らせる社会を作るためにも、労働者教育は重要である。

あわせて、労働者は教養も豊かでないといけない。忙しい時間の合間を縫って、文化と触れ合うことも貴重である。それだけに今後も各エリア・地方本部が取り組む各種ワークショップ・サークル活動なども連携しながら文化活動の充実をはかっていく。

労働者教育・文化活動については、組織・財政面での困難さはあるが、機関としてこれを克服していかなければならない。

情宣活動については、昨今のインターネットの普及によりIT化が進み、あらゆる情報が氾濫するなか、労働組合として正確・敏速な情報の伝達が求められている。組合員と機関相互の情報交換の手段として、「国鉄新聞」やホームページを活用し、組合員の学習・教育、正しい情報元となるものにしていく。

具体的には、

- (1) 学習と交流の場を設ける。
- (2) 「国鉄新聞」等の内容の充実に向けた努力とともに、各級機関の機関紙活動を強化する。
- (3) 組合員が関心を持つホームページ作成にむけ努力する。また、組合員以外へのアピールを視野に作成する。

8. 共闘運動の前進をめざして

東日本大震災からすでに8年が経過したが、福島第一原発事故の影響により多くの被災者が帰還もままならず避難生活を余儀なくされている。また、インフラ整備も進められてはいるものの道のりは遠く、産業復興の道筋は見えてこない。

国労は昨年11月に6回目となった「国労フクシマ交流・視察学習会」を取り組んだ。あらためて原発事故が何をもたらしたのか、原発立地の地方本部とともに、現在も収束しない原発事故の現状と現実を知り、風化させないために訴え続けることが重要となっている。今年度も当該地方本部や原発立地エリア・地方本部との協力を得て地域や共闘と連携しながら取り組みを進めていく。

昨年多発した自然災害では、JRはもとよりライフラインにも甚大な被害

をもたらした。私たちは、あつてはならない原発事故や自然災害による被害を決して風化させることなく、原発に頼らないシステムや、災害に強い街づくりをめざした取り組みを強めなければならない。

安倍政権は改憲策動を強め、公布から73年を迎えようとする平和憲法は危機に瀕している。また、昨年成立した「働き方改革関連法」では、企業に対して年休取得が義務づけられ、時間外労働に対して罰則規定が適用されるなどの活用面はあるものの、時間外労働の上限は過労死ラインを超えているなど抜本的な改善を求めなければならない。さらに自動車運転業務については、5年の猶予が設けられ上限960時間とされるなど、低賃金・長時間労働が常態化し、「過労死の実態ワースト1」という厳しい労働環境を一刻も早く改善しなければならない。

国労は、職場における闘いを基本とし、地域共闘をはじめ大衆行動を構築しながら、労働条件の改善や平和と民主主義の擁護に全力をあげてきた。交通運輸労働者の制度や労働条件の向上をめざす取り組みは、交運労協に結集し、陸・海・空の交通運輸労働者との交流を深め、制度・政策要求を中心に国、都・県交渉や要請行動などを行ってきたが、さらに各県やブロック、地

区、及び、鉄・軌道、バスなどの各部会としても取り組みを進めていくこととする。

国土交通運輸行政にかかわる要求の実現や平和運動の輪を広げるためには、共闘組織との連携が不可欠で、労働団体をはじめ、労働弁護士や市民と連携した運動が必要である。さらに、ナショナルセンターとの関係や連携についての議論を深め、共闘運動の発展と連帯の輪を拡げ大衆行動の更なる前進に向け取り組みを強化することが求められる。

具体的には、

- (1) 交運労協に結集する陸・海・空の交通労働者との交流を深め、労働条件向上、規制緩和の問題点を追及する運動、総合交通体系確立をめざす取り組み等を強化する。
- (2) 平和フォーラム・平和運動センター等との連携をさらに強化していくとともに、「戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会」の取り組みに積極的に参加する。
- (3) 全労協の加盟組合として取り組みをさらに強化していく。
- (4) ナショナルセンターと連携し、一致する要求・課題での取り組みを追求する。
- (5) 地方・地域においても共闘運動の強化をはかる。

9. 平和と民主主義を守る闘い

東京電力福島第一原発事故から8年が経過した。安倍首相は常磐線的全線開通を復興のシンボルとしようとしているが、今も約6万人の被災者が避難生活を余儀なくされ、原発労働者の被爆問題や子供たちの甲状腺がんなど、事故の収束への課題は山積している。

一方、「夢の増殖炉」として1兆円以上の国費を投じながら度重なる事故やトラブルで頓挫した高速増殖原型炉「もんじゅ」は本格的な廃炉作業の第一段階となる核燃料の取り出しが始まった。2022年度までに炉心と燃料プールから計530体を取り出すとされているが、扱いの難しい液体ナトリウムを冷却材に使う高速増殖炉の廃炉は国内では前例がなく、28年後の2047年度に廃炉予定とされているものの、その見直しは未知数である。

また、政府主導の「オールジャパン体制」で後押しするとしていた海外の原発建設は、福島第一原発事故後の安全コスト増大で世界的に採算が悪化し、英国をはじめ、トルコやベトナム、リトアニアなどで進められていた原発建設はことごとく頓挫している。

さらに2019年度の防衛関係費

は、前年比1.3%増の5兆2574億円となり、5年連続で過去最高を更新した。イーリス・アシヨアなどに搭載する新型迎撃ミサイルの取得や敵基地攻撃にも使える長射程のスタンドミサイルの調達やマッハ5以上の「極超音速」で飛行する誘導弾の研究も行うとしている。

憲法施行から72年を迎えた5月3日、今年で4回目となる「9条改憲NO! 平和といのちと人権を! 5・3憲法集会」が東京臨海広域防災公園で開催され、改憲に反対する市民・労働者6万5000人が参加した。主催者からは「安倍首相は憲法9条に自衛隊を書き込むことを含む4項目の改憲案を2020年に施行したいと述べたが、この通常国会で改憲発議を強行するか、参院選で3分の2を維持するかの2つの道しか残されていない。私たちは全力をあげて改憲発議を阻止していく」とあいさつがされ、野党党首が揃って壇上から「自民党の改憲案を通さないためにも、野党は連携して参議院選を戦い、3分の1以上の議席を獲得する」との決意表明がされた。

高校生平和大使からは平和大使のスローガンである「微力ではあるが無力ではない」と訴えが行われ、集会後は2コースに分かれてデモ行進が行われた。

戦後73年、平和と民主主義、平和憲法が重大な危機を本格的に迎えているだけに、平和・人権・民主主義の憲法理念の実現に向けた取り組みが極めて重要である。

さらに、国労被爆者対策協議会による広島・長崎での慰霊式典の取り組みをはじめ、核なき世界の実現と脱原発社会の実現に向け、より一層、大衆運動を通じて世論喚起と運動の強化を図っていくなければならない。

そのためにも、引き続き平和フォーラムや「戦争をさせない1000人委員会」、「9条の会」などが取り組む各地での護憲運動・平和運動にも積極的に参加することとする。

10. 国際連帯活動の前進をめざして

ITF(国際運輸労連)は、交通運輸労組の世界的組織で、世界147カ国の670組合の連盟であり、組合員1970万人を代表している。

1896年にロンドンで結成され、現在は海運・港湾・鉄道・路面・貨物旅客輸送・内陸水運・水産・観光・民間航空で働く労働者を組織している。

ITFは、世界レベルで交通運輸労働者を代表し、グローバル・キャンペーンと連帯を通じて交通運輸労働者の

利益を促進し、また、独立した民主的な労働組合運動の発展と基本的な人権・労働組合権の擁護にも寄与している。

あらゆる形の全体主義、暴力、差別にも反対し、交通運輸労働者特有の問題に焦点をあて、鉄道労働者は「安全」、民間航空労働者は「エア・レイジ(迷惑行為)反対」、路面運輸労働者は「長時間労働反対」、内陸運輸労働者は「ライドシェア反対」、港湾労働者は港での「組合弱体化攻撃」の闘いの国際キャンペーンを行っている。

4年に1回開催される第44回世界大会(次回以降は5年に1回となる)は、昨年10月14日から24日にシンガポールで開催された。世界約140カ国、600組合から2000名を超える参加者となり、日本からは11産別、約130名が参加した。大会では「交通運輸労働者の力の構築」をテーマに、過去4年間の活動総括と「組織人員の拡大と活性化」「革新的な運動の構築」「グローバル及び地域レベルの政策に影響を及ぼす」に焦点を当てた今後5年間の戦略に関して、方向性が確認された。

国労も世界の労働者にかげられたさまざまな弾圧を跳ね返し、「国際行動週間」などを通じて国境を越えて世界の交通運輸産業に働く労働者との連帯をさらに強めていかななくてはならない。

具体的には、今日までの経過と方針を

踏襲し、活動を強めていくこととする。

① ITF活動への積極的な取り組みを進める。

② ITF鉄道部会及びアジア太平洋地域の活動に参加する。

③ 国外の鉄道労組との連帯・交流に取組む。

④ 国内外における外国人労働者の人権・雇用問題に関する闘いへの連帯活動を取り組む。

11. 政治闘争の強化について

第19回統一自治体選挙が4月7日と21日に行われた。前半戦の7日は「大阪都構想」などをめぐり、大阪府知事と大阪市長のダブル選挙となった。大阪府知事選では100万票以上の大差で、また、大阪市長選では18万票差でともに維新の会の候補が当選した。

後半戦の21日は、衆議院補選となった沖縄3区では普天間基地移設容認を訴えた自・公推薦の元沖縄・北方担当大臣の島尻氏に対して「移設は解決にならない」と訴え、立憲野党が支援した屋良氏が1万7,000票あまりの大差をつけ当選した。

安倍政権はこの間、こうした沖縄県民の民意を無視して憲法改悪に向かって突き進み、「働き方改革」と称して過

労死ベースの残業を認め、労基法の改悪を目論み、格差を放置してきた。さらには、約6万人が避難生活を余儀なくされている状況に目を瞑り、常磐線の全線開通を復興のシンボルとして、福島第一原発事故を強制的に収束しようとしている。

一方、消費増税10%への上げが迫るなか、日銀の「異次元緩和」で輸出に有利な円安株高の恩恵を受けた大企業と一部富裕層を除き、多くの国民にとって景気回復の実感はほど遠く、所得格差はますます拡がっている。

今求められているのは、労働者が安心して暮らし、働き続けられる社会の確立に向けて格差是正と労働条件改善、長時間労働の是正、生活の向上、福祉・医療の充実、そしてそのための景気対策に全力をあげることである。

7月の参議院選挙では、現在の社会状況を踏まえ、政治闘争の重要性を認識し、反戦・平和・憲法擁護・民主主義擁護の立場であらゆる政治闘争を全力で取り組む。

具体的には

① 労働者・勤労国民の立場に立つて、当面する政治課題に積極的に取り組む。

② 国民本位の政治を取り戻すために、当面する各選挙闘争を全力で取り組む。

12. 政党と労働組合の関係について

国労は戦後一貫して、反戦・平和・護憲・民主主義擁護を中心とする立場で政治闘争を闘ってきた。今後も、この基本方針を堅持して運動を進めていく。

本方針を堅持して運動を進めていく。戦争につながるあらゆる策動に反対し、闘いを強めていくこととする。

組合員の思想・信条を保障し、国民本位の暮らしを保障する政治、平和と民主主義の確立をめざす政党との協力・共同の関係を構築していくこととする。

13. 全国交運共済生協の加入促進について

交運共済は、定款改正による名称変更をして、4月で32周年を迎えた。今後、組合員の生活を支え、安心・信頼の職域共済生協として組合員のさらなる加入促進に向けた取り組みの強化が求められている。

6月10日に「第117回通常総代会」が「全労済ホール スペース・ゼロ」で開催され、「あらたな経営計画(3カ年)」の諸課題への点検と総括を行い、将来的志向とその視野にたった次期への「2021・3カ年改革ビジョン」(新経営計画)の策定準備にしていく年

と位置付けている。

総代会では基本理念である「相互扶助と助け合いの精神」そして、持続可能な事業体として「より健全な事業運営の構築」をめざし、「事業経費の抑制」に向けた諸課題の達成を着実に取り組むことが確認される。

国労は総代会での決議に基づき、「2021・3カ年改革ビジョン」(新経営計画)としての目標達成に向け、以下の通り取り組みを進めていくこととする。

具体的には

(1) 各級機関役員は、「相互扶助」の精神を職場で徹底すべく、率先して任意共済に加入するなかで事業目標達成に向けて全力で取り組む。

(2) 総合共済は未加入者をなくすとともに、退職者の自動継続終了者(1型・2型)の再継続促進強化に取り組む。

(3) 火災共済にセット加入できる「新3保障制度」を各級機関役員が率先して加入し、積極的に加入拡大の取り組みを展開していく。

(4) マイカー共済については、掛金面での競争力のある部分を訴え、加入促進の取り組みを展開していく。

(5) その他の任意共済については、増口運動を中心に下記の通り取り組む。

- ① 火災共済とセット化した「新3保障制度（類焼損害補償・個人賠償保障・借家人賠償保障）」の契約拡大に精力的に取り組む。火災共済に付加価値を付けることにより、火災共済の契約拡大に結びつける。
 - ② 火災・地震風水害共済の50口未満の解消に取り組む。
 - ③ 地震風水害共済は、火災共済と同口数の推進さらに大型タイプへの切り替えの推進強化に取り組む。
 - ④ 交通災害共済は、本人1口加入者に対し2口以上の増口推進に取り組む。
 - ⑤ 生命共済は、本人1口加入者に対し2口以上の増口推進に取り組む。
 - ⑥ 子供生命・総合医療共済の加入促進を図る。
 - ⑦ 入院共済は、生命共済加入に対する付帯率の底上げを図る。
- (6) 賃金控除以外の共済掛金納入方式を「自動口座振替による月払い制度」に一元化する取り組みを行う。
- ① 退職後の共済掛金納入の負担軽減に向け、「共済掛金の自動口座振替による月払い方式」の利便性を訴え、促進強化と定着化に取り組む。

- ② 退職2カ月前に口座設定可能となる仕組みを作り、現職時から口座設定促進に取り組む。

14. 労金運動の推進について

労働金庫は、1950年に岡山と兵庫で設立され、1953年に定められた「労働金庫法」に基づき、労働組合や生協などが資金を出し合って設立した労働者福祉施設の金融機関であり、国労もその設立に大きく関わってきた。

労働金庫は営利優先の市中の金融機関と違い、組合員から預かった資金を住宅や教育・マイカーローンなどに使われており、融資の99パーセントは個人・組合員向けとなっている。

4月17日、「労働金庫運動中央推進会議 第42回全体会議」が開催された。全体会議の後に、分散会形式で6つのグループに分かれ、オブザーバー組織や労金協会の役員の方も参加して、各組織と労金との関わり方など、活発な議論が行われた。

集約では「そもそも、なぜ労金なのか」ということを訴えていくことが重要になってくる。組織形態もそれぞれ違う中で一律的な学習は難しいが、各組織に合った学習を労金活用のDVDなどを使いながら工夫して取り組んで

もらいたいとした。

今後とも、労働金庫設立の理念と今後の健全経営のため、あらためて労働金庫の利用を全組合員に広めていくとともに、各級機関での利用を拡大・推進していく。

VI. 全国協議会の現状と今後の活動について(別途)

全国貨物協議会

ソフトバンク協議会

国鉄清算事業協議会

自動車協議会

VII. 財政の確立

2019年度予算は、〇〇〇〇名で編成する。

組合財政の基盤は、組織運営の基礎であることから、組織拡大と財政基盤確立を一体のものとして位置付け、以下の通り財政執行を行うものとする。

1. 2019年度予算編成については財政課題による。
2. 財政専門委員会を設置し、財政基盤確立に向けた検討を行う。
3. 財政の有効活用、経費節減にむけた取り組みを促進する

VIII. 闘いの展開

1. 新執行部の成立は〇月〇日とする。
2. 各級機関は、大会で決定された方針を全機関・組合員に徹底し、闘いの前進を図る。
3. 各エリア・地方本部は10月末を目途に大会を終了し、機関整備を図る。
4. 組織の強化・拡大を図る。
5. 安全・安定輸送確立に向けた闘いを継続・強化する。
6. 期末手当・労働協約など秋季年末闘争に全力をあげる。
7. 職場の民主化、健全な労使関係を確立する闘いに全力をあげる。
8. 中央闘争委員会を設置する。
9. 中央委員会は、〇月に開催する

