



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)

12・27 新幹線のぞみ台車亀裂で床下点検の要請聞き逃し、現場と指令の認識ズレ、JR西日本が会見  
12・30 公務員の定年を3年ごとに一歳延長、33年度に65歳移行、政府検討へ  
1・4 安倍首相、年頭記者会見で改憲発議へ意欲、通常国会を「働き方改革国会」と位置づけ、法案上程  
1・6 沖縄・伊計島に米軍ヘリ不時着、9日にも読谷村で攻撃ヘリが不時着

1・9 板門店で2年ぶりに南北閣僚級会談、北朝鮮が平昌五輪参加を正式表明▽経団連の次期会長に日立初の中西宏明会長が内定  
1・10 文在寅韓国大統領が年頭会見で「従軍慰安婦問題は日本の謝罪が必要」と強調、日本政府は拒否

1・9 板門店で2年ぶりに南北閣僚級会談、北朝鮮が平昌五輪参加を正式表明▽経団連の次期会長に日立初の中西宏明会長が内定  
1・10 文在寅韓国大統領が年頭会見で「従軍慰安婦問題は日本の謝罪が必要」と強調、日本政府は拒否

が展開されている。この到達点は、国労運動を職場で実践し、さらに広げる努力をしてきた組合員と運動を指導してきた各級機関役員・活動家の大きな成果である。  
国労は、国労運動の継承・発展をめざすために「組織拡大・全国統一行動」を提起し、昨年10月28日に対策会議にあわせてエリア書記長・組織部長合同会議を開催した。国労組織の現状からも組織拡大は喫緊の課題である。また、4月には新入社員が入社してくるが、疲弊した職場実態を改善する国労運動を継承し、さらに発展させていくためには若い仲間の加入は必須の課題となる。国労運動を職場から展開し、全機関から組織拡大を勝ち取る決意を固め合うことが重要である。

7年度第2四半期連結決算は売上高、利益とも過去最高を更新している。一方で、JR北海道は売上高が1725億円、当期純利益148億円の赤字。JR四国は、営業収益490億円、当期純利益26億円。2017年度通期では両社とも赤字、北海道は過去最悪を予想している。  
JR北海道は、一昨年11月18日、「単独では維持困難な線区」について発表し、線区の存続に関する沿線自治体への財政負担、「上下分離」も含めた考え方などを関係自治体に行なったが、一年以上が経過しても協議は進展していない。また、JR四国についても、本年8月に「四国の鉄道網を維持する方策を考える有識者懇談会」の初会合を高松市内で開き、「自助努力だけでは路線維持は近い将来困難になる」とし、自治体などに支援を求めていくことを明らかにしている。

## 第188回 拡大中央委

# 当面の闘争方針(案)抜粋

【国労は、第188回拡大中央委員会を1月27日、都内港区・新橋交通ビルで開催する。本部は、中央委員会で提案する「当面の闘争方針(案)」を1月8日第7回中央執行委員会で確認して正案化した。以下は、2018春闘に関わる課題を中心とした抜粋】

### はじめに

国労は昨年7月27日、第86回定期全国大会を開催し、組織強化・拡大を最重要課題とし、発足30年が経過するJR各社の安全・安定輸送の確立と労働条件改善の取り組み、さらには危険極まりない政治姿勢の安倍政権を許さず、平和を求める闘いに組織の総力をあげることを確認し、今日まで闘いを展開してきた。

1987年4月1日、国鉄は分割・民営化さ

れ、115年の歴史に幕を閉じ、JRが誕生し30年が経過した。

分割されたJR各社では、地域経済や経営基盤の違いなどから経営体力の違いが明確になり、JR北海道は2016年11月18日に「JR単独では維持が困難な路線が10路線13区間1237キロあり、JR北海道が有する鉄道の約半分に当たることを公表した。

JR四国についても、昨年8月に「四国の鉄道網を維持する方策を考える有識者懇談会」を開催し、自治体などに支援を求めていくことを明らかに

### スローガン

◆「仕事総点検」「安全総点検」など全職場から運動を展開し、JR及び関連労働者の組織化と希望者全員の正社員化、労働条件改善、安全・安定輸送確立に向けた取り組みを強化しよう！

◆JR北海道・四国・貨物会社に対する恒常的支援策の確立とJR九州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、人と環境にやさしい交通政策の実現に全力をあげよう！

◆JR職場の民主化と健全な労使関係を確立するため、分会活動の活性化をはかり、

組織強化・拡大を勝ち取ろう！

◆2018年春闘勝利にむけ、職場・地域から全力で闘い抜こう！

◆平和憲法を守り、民主主義擁護、地球環境保護、労働法制の改善・消費税をはじめとした増税政策・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、雇用安定と働くルールを確立しよう！

◆一日も早い東日本大震災や熊本大震災からの完全復興と被災地への支援策強化、原発によらないエネルギー政策への抜本的転換をはかろう！  
◆各種選挙をはじめとする政治闘争を強化しよう！

にしている。莫大な利益を上げる本州三社に比して、経営赤字を余儀なくされ、自治体に要請せざるを得なくなる経営状態は、国鉄分割・民営化時に国労が指摘していた問題だが、構造的な矛盾や問題点は改善されないまま放置されてきた。

この問題は、単にJR北海道や四国の経営問題ではなく、線路を使用するJR貨物や地域経済への影響が大きいことから、単に切り捨てることに方途を見出すことなく、慎重な対応が求められる。

国労は、このような現状を踏まえて11月28日に国土交通省要請行動を行った。国の責任による財政支援やインフラ整備の老朽化対策など7項目について改善を求めた。JRは、公共交通という大きな使命を帯び北海道から九州まで鉄路をつないでおり、JR発足30年が経過しても国の責任は回避されるものではない。

一方、莫大な利益を上げる本州三社でも業務量に対する要員不足と技術継承の遅れ、構造物の経年劣化に伴う対策などが労働者に重くのしかかり、疲弊した職場の現状が事故となって表に出ている。昨年12月11日には、JR西日本の新幹線のぞみ台車に亀裂が発見され、「重大インシデント」となった。12月16日には、JR東日本・京浜東北線の架線切断事故が発生し、7時間にもわたり電車を止めた。また、6月21日にJR東海・東海道新幹線京都〜新大阪間で架線切断事故が発生し、

12月24日にも、JR東日本・東北新幹線宇都宮〜那須塩原間で架線の切断が発見され始発から仙台〜大宮間で運転を一時見合わせる事故も発生している。

近年の技術革新によりシステム化が進んできたが、システムを扱う労働者の技術力が伴っていない

ないともいえる。鉄道事業は安全が大前提であり、営利が優先されてはならない。JR各社の安全・安定輸送確立に向けた取り組みが緊急に求められており、2018年春闘の大きな課題でもある。

国労は、2018年春闘を闘うにあたり、第一に職場からの春闘構築をめざし、安全・仕事総点検運動を全職場で追求し、安全・安定輸送を確立する。第二は、安倍政権の暴走を許さない闘いから地域春闘の構築をめざす。第三は、JR発足30年の検証を深め、国鉄分割・民営化によって生じた「構造矛盾」の解消など、国策による諸課題の解決を求めていく。この三本柱を職場から展開するためにも、分会機能を再構築し、職場運動を強化することで闘う基盤を強化する。そこから賃金改善要求を柱とする統一重点要求の獲得をめざすものとする。

安倍自公政権は、2015年に多くの国民が反対した安全保障関連法の強行成立に続いて、安倍首相の森友学園と加計学園への関わりが明らかになる中で2017年には、「共謀罪」法を強行成立させた。さらに改憲に向けた議論を加速させ、総理大臣である安倍自民党総裁自身が改憲の旗を振るなど、その政治姿勢は横暴がまみりなく、これ以上の暴走政治を許すわけにはいかない。国労は、安倍自公政権の危険な政治動向を許すことなく、2018年春闘においても地域の仲間と連帯し、闘いを構築する。

安倍首相は「アベノミクス」の破綻を覆い隠すように経営側に賃上げを要請し、「官製春闘」にすり替えようとする動きを強めている。  
あらためて春闘の意義と重要性を再認識し、厳しい賃金実態と雇用環境を改善させるためにも2018年春闘は重要な闘いとなる。

国労に課せられた課題は多くあるが、闘いを構築し要求を勝ち取るためには、組織の強化・拡大が最重要課題である。

この間、組織強化・拡大を最重要課題と位置付けて全機関から取り組みを強化してきた結果、多くの仲間が国労の戦列に加わり、さらに取り組み

が展開されている。この到達点は、国労運動を職場で実践し、さらに広げる努力をしてきた組合員と運動を指導してきた各級機関役員・活動家の大きな成果である。  
国労は、国労運動の継承・発展をめざすために「組織拡大・全国統一行動」を提起し、昨年10月28日に対策会議にあわせてエリア書記長・組織部長合同会議を開催した。国労組織の現状からも組織拡大は喫緊の課題である。また、4月には新入社員が入社してくるが、疲弊した職場実態を改善する国労運動を継承し、さらに発展させていくためには若い仲間の加入は必須の課題となる。国労運動を職場から展開し、全機関から組織拡大を勝ち取る決意を固め合うことが重要である。

7年度第2四半期連結決算は売上高、利益とも過去最高を更新している。一方で、JR北海道は売上高が1725億円、当期純利益148億円の赤字。JR四国は、営業収益490億円、当期純利益26億円。2017年度通期では両社とも赤字、北海道は過去最悪を予想している。  
JR北海道は、一昨年11月18日、「単独では維持困難な線区」について発表し、線区の存続に関する沿線自治体への財政負担、「上下分離」も含めた考え方などを関係自治体に行なったが、一年以上が経過しても協議は進展していない。また、JR四国についても、本年8月に「四国の鉄道網を維持する方策を考える有識者懇談会」の初会合を高松市内で開き、「自助努力だけでは路線維持は近い将来困難になる」とし、自治体などに支援を求めていくことを明らかにしている。

## I 情 勢 (略)

## II 全国大会以降の 主な経過と当面する 闘いについて

### 1 「合理化」反対、労働条件改善、安全・安定輸送の確立を求める闘い

(1) JR三島・貨物に対する支援策の強化・継続を求める闘い

国鉄の分割・民営化から30年が経過し、JR東日本、東海、西日本の本州三社とJR九州は株式を上場し完全民営化を果たしたものの、JR北海道、四国、及びJR貨物に至っては、今日に至っても完全民営化の展望は見いだせていない。

2017年3月期連結決算では、JR東日本の営業収益が2兆8808億円、当期純利益2779億円。JR東海の営業収益が1兆7569億円、当期純利益3929億円。JR西日本の営業収益が1兆4414億円、当期純利益912億円。2016年10月に株式上場を果たしたJR九州も売上高が3829億円と過去最高となり、当期純利益も447億円を確保している。JR貨物の売上高は、1902億円、当期純利益は129億円を確保した。また、本州三社と九州の201

JR九州は、過去最高の売上高を確保したものの、経営安定基金の全額取り崩しが背景であり、全路線の半数以上が無人駅となり、ワンマン化も拡大し、次期ダイヤ改正では大幅な減便も計画するなど、利便性は低下している。このような現状の中で国労は、国鉄分割・民営化反対の闘いで指摘した構造的な矛盾が、JR発足30年を迎えた現在も改善されていないことを踏まえ、11月28日に国土交通省要請行動を行った。

要請の趣旨は、①JR北海道・四国に対する財政支援、②JR北海道と四国に対する「貨物調整金」制度の適用、③自然災害等に対する補助対象の拡充と必要な法改正、④トンネル、橋梁など鉄道のインフラ設備への支援、⑤JR九州への支援策の継続、⑥ホームドア・可動式ホーム柵設置への財政支援の拡充、⑦JR貨物への経営支援策と旅客会社とのダイヤ調整や線路使用料算定ルールの見直し、など7項目の改善を求めた。

これに対し、国交省は、「JR北海道と四国は、経営安定基金の下支え措置や積み増し措置、そして無利子貸付など累次の支援を行ってきた。平成28年度からも追加の支援を行ってきた。」災害復旧に関しては、鉄道軌道整備法に基づく補助制度を行ってきた。

一方、議員立法で鉄道軌道整備法を改正して、補助を拡大することも検討し、「JR九州の税制特例措置については基本的に打ち切りとなるが、激変緩和措置、段階的な措置を設けるなどの措置を講じている。」バリアフリー設備の整備については、国・地方公共団体・鉄道事業者がそれぞれ費用を分担。国に負担を寄せるのは不適切。ホームドアは一日乗降客数十万人以上の乗降客駅で重

点的に整備。維持管理の税制上の措置については、税制の特例措置が講じられている」「貨物鉄道のモーダルシフトを進めていくことは非常に重要。昨年施行された『改正物流総合効率化法』に基づいて運行経費の一部を補助。ＪＲ貨物が取得する機関車や貨車に対する固定資産税の軽減措置の延長を要望している。ダイヤ調整については、当事者間の問題。線路使用料については、アボイダブルコストルールによって支払うのが全国共通のルール」などの回答が示された。

これに対して各エリア本部からは、「地元自治体が鉄道の存続を望む一方で、財政負担が厳しく協議が進展していない。会社は、二期連続の累積赤字が避けられない見通し。若い社員の退職が増えている。新入社員も予定人員が集まらず人材確保と技術継承がきわめて難しい。構造物の劣化により、ＪＲ北海道全体で深刻な事態。さまざまな角度から国の支援を（北海道）。「常磐線の富岡駅と浪江駅間の復旧作業は、原発事故で放射線量が高いので作業員の健康管理など指導を。高線量の区間の駅の乗降を含めて国交省としてどのような考え方があるのか」（東日本）。「東海では、飯田線では40キロ近くにわたって無人化が続くという状況で大変不便を感じている。すべての利用者が均等に安全とサービスを受けられるように指導を」（東海）「10月1日に阪和線富木駅で視覚障がいの方がホームから転落して亡くなった。ホームドアについて、国交省としても設置に向けた努力を。列車とホームの隙間対策についてもホーム係員等の配置など指導を」（西日本）。「近年で台風被害が多い。復旧工事は最大となっており、経営を圧迫する非常に厳しい状況。国からの支援等を。258駅あるうち、208駅が無人化になっている。ワンマン列車の運行も増加。安全・安定輸送の確立という意味において企業努力が限界にきている。税制特例の課題など引き続き安定的な運営・維持のために支援を」（四国）。「上場1年が経過したが、経営の多角化などが成長の原動力。一方で熊本・大分大地震、九州北部豪雨災害など甚大な被害。鉄道軌道整備法の対象の拡充をはじめ、あらゆる検討を」（九州）。「貨物会社は、7年連続黒字決算となった。経費削減に最大限取り組み、人件費の削減が大きい。若手社員の離職率が以前より上がり、社員のモチベーションの低下が著しい。貨物会社の経営は自助努力だけでは限界。線路使用料のアップが経営を圧迫。算定ルールの見直し検討を」（貨物 など、エリア本部と貨物協から報告と要請を行った。

ＪＲ発足30年が経過し、各社の経営状況は大きく異なるが、安全や利便性が犠牲になっていることは明らかで、東日本や西日本では大きな事故も発生している。ＪＲは、民間企業となったが公共交通の使命を帯びた鉄道であり、決して営利目的のみで運営されている企業ではないということ。あらためて確認し、国鉄改革は国策として実施してきたものであり、国の責任は回避できないとの立場で今後も取り組みを強化する。

## (2) 「合理化」に反対し、労働条件改善と安全・安定輸送確立をめざす闘い

### ① ＪＲにおける労働条件改善、安全・安定輸送確立をめざす闘いについて

安全・安定輸送の確立をめざす取り組みは、第86回定期全国大会で、改めて「安全総点検運動」を周年闘争として継続・強化することを確認してきたが、ＪＲ各社の外注化に伴う実態について、国労会館の研究事業として「鉄道の安全問題と外注化」と題した調査報告集を大会で報告し、全国で学習会が開催されてきた。また、ＪＲ各社に対する「安全問題での申し入れに加え、利用者アンケートを実施し、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向けた要求を取りまとめ、ＪＲ会社や地方運輸局への要請行動なども取り組まれてきた。

全国協議会では、貨物協議会をはじめ、自動車協議会やテレコム協議会で取り組みを進めているが、各職能別の中央連絡会等では、貴重な時間と自主財政で活動が続けており、系統ごとの安全問題や勤務・労働時間の学習及び実態調査など、組織の拡大と労働条件の改善や安全性の向上に向けた運動の強化について意思統一を行っている。

中央における取り組みは、交運労協の鉄軌道やバス部会の一員として、国土交通省への制度・政策要求及び概算要求に関わる要請等を行ってきた。ＪＲ三島・貨物会社に対する支援策の拡充、自然災害等に対する鉄道施設の整備・復旧問題、地域鉄道の維持・活性化、バリアフリー・ホームドアの設置問題や安全対策等について、他の産別の仲間とともに国の役割発揮を要請してきた。

毎年実施しているＩＴＦ（国際運輸労連）国際鉄道行動日の取り組みは、20年の節目を踏まえ、今年度の統一行動は計画されなかったが、「安全を最優先とする経営」「安全規制に対する国と事業者の強化」「ホーム要員の配置とホームの改善」「無人駅の解消」「安全確保のために労働条件・労働環境の改善」等について、安全行動日に独自チラシ等を作成し、春闘と結合した全国的な宣伝行動を強化していくこととする。

### ② ＪＲ各社で続く事故と安全問題、労働条件の改善に向けて

ＪＲ各社で事故、重大インシデントが相次いで発生している。12月11日に発生した東海道・山陽新幹線の台車枠亀裂は、異臭、異音が確認されながらも3時間以上走行する、あや脱線・転覆の危険性も指摘され、運輸安全委員会から1964年の新幹線開業以降、初となる重大インシデントに指定された。事故原因等については、運輸安全委員会での調査・検証、当該の西日本本部とＪＲ西日本会社で労使間協議が行われているが、第1に異臭・異音が関係者間で繰り返し確認されながら、原因の特定がいままに3時間以上も走行した運行体制の問題、第2に、当日の検査をはじめ台車枠亀裂及びその予兆を発見できなかった検査体制のあり方も指摘されている。

運行体制の問題で、列車の異臭・異音の原因が特定されないままに営業運転を続けたことは、福知山線脱線事故の教訓や「安全考動計画」が活かされていない、ダイヤ優先Ⅱ営利優先の経営姿勢を改めて露呈したものと指摘しなければならぬ。検査体制についてＪＲ西日本は、今回トラブルを起したN700系について、交番検査の検査周期を「30日、又は走行距離3万キロ以内」を、昨年4月1日から「45日、又は走行距離6万キロ以内」に検査周期を延伸し検査要員を20人削減している。

こうした検査周期の延伸は、2000年を前後して鉄道事業法の改正による参入・退出に対する認可制から届け出制に変更し、「解釈基準」に適合すれば後は事業者の自己責任となるなど、運輸行政における規制緩和に起因したものであり、新幹線を相互に乗り入れているＪＲ東海でも同様な周期延伸が行われている。ＪＲ貨物などでもＪＲ以降に製造した機関車について、全般検査を6年から8年に延伸し、1月1日からは、従来4日で実施されていた仕業検査を10日に延伸するなどの周期延伸が行われている。

国土交通省が公表している2016年度の「鉄軌道輸送の安全に関する情報」では、事業者に原因がある部内原因による輸送障害は前年比で減少しているが、ＪＲグループの100万キロ当たりの発生件数は私鉄大手15社の発生件数と比較し極めて多くなっている。特に車両が原因の輸送障害ではＪＲ北海道が特質しており、経営環境から安全投資を先送りしてきた結果が統計に表れている。輸送障害が利用者にも与える影響では、12月16日に発生した京浜東北線の架線切断事故が22万人の利用者に影響を与えたことが示すように、乗降客が多い都市部で発生する事故は必然的に大きな影響を与える結果になっている。

こうした事故・重大インシデントの背景には、検査周期の延伸による運用効率の向上と要員効率化、「安全より営利優先」の経営姿勢により生じたもので、輸送障害が多発している現状には、ＪＲ各社の全系統に及ぶ外注化の拡大も大きく起因している。

重要なことは、ＪＲ各社の輸送障害の実態を検証し、検査周期の現状、問題点を集約し、会社には是正を求めると同時に、国に対する規制の強化を求めていく。さらに、外注先における労働条件の改善が、安全・安定輸送の確保に向けて極めて重要であり、第86回定期全国大会に提起した「鉄道の安全問題と外注化」の提言を活用し、組織化をはじめ、外注先会社との直接交渉、「36条協定の社員代表の取り組み、長時間労働、格差を拡大する「働き方改革」法案が出されようとしている中で、「36条協定の特別条項の廃止を求める取り組みなどが重要になっている。

③⑥（略）

⑦ アスベスト（石綿）対策について 国と建材メーカーなどに対する健康被害の救済を求める「建設アスベスト」の訴訟は、東京高裁での逆転勝訴など国とメーカーの責任を認めた司法判断の流れは確定しつつある。アスベストは「静かな時限爆弾」といわれ、長期にわたって潜伏し発症する石綿健康被害であり、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。

国労は、社会問題となった2006年から国鉄退職者等の石綿疾病による被害補償や健康対策等で、国鉄清算事業の業務を引き継ぐ鉄道・運輸機構との定期的な交渉及び窓口間における折衝等を行ってきた。鉄道・運輸機構が2017年9月30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472名であり、認定者は前年同期比で16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1102名となっており、同じく前年同期比で152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。

昨年12月15日には、中皮腫を発症し、ＪＲ東日本が事業主証明を拒否する中で、長野労働基準に労災申請した長野地本の組合員に対し、労災認定の決定通知が交付された。また、昨年11月、元新潟地本委員長の遺族が、鉄道・運輸機構に対して「じん肺」による業務災害認定を求めた申請についても業務災害認定が決定した。この間、鉄道・運輸機構とＪＲ各社は、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事業者証明するか覚書を結んでいる。しかし、ＪＲ各社は、「アスベストは使用していない」と繰り返し、覚書に基づく取り扱いもうまく機能しているとは言い難い。また、鉄道・運輸機構は遺族から委任を受けた業務災害認定に対する休業補償等に対して、個人情報理由に結論を明らかにしないなど、不誠実な対応も散見される。ＪＲ長野総合車両所では、アスベストを含有した綿埃が発見され労働基準の立ち入り調査も行われている。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勿論、ＪＲ各社に対しても真摯な対応と、迅速・適切に救済・補償を求める取組みも一層強化しなければならない。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、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いこうと求められている。

(3) 地方交通線の維持・存続、公共輸送確立にむけた取り組み 地方交通線を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展、地域格差や急激な人口減少等に伴って極めて厳しい状況が続いている。全国の第三セクター鉄道会社63社のうち、半数以上の35社が2015年度決算で経常赤字となっている。特に、北越急行は、北陸新幹線の開業により特急の廃止など輸送人員の減少で、開業以来、初めての経常損失となり赤字額も最大となっている。また、北陸新幹線開業に伴い経営分離し各県単位で発足した第三セクターでは、「えちごトキめき鉄道」が大幅な経常損失を計上する一方、「ＩＲいしかわ鉄道」、「あいの風とやま鉄道」は黒字を確保し明暗をわける結果となった。同じく2016年3月の北海道新幹線開業で発足した「道南いさりび鉄道」の2016年度決算は、当初の想定通りの赤字決算となったが、特質すべきは、全収益の約90%がＪＲ貨物からの線路使用料であり、貨物調整金が経営分離した並行在来線の経営を支える大きな力となっている。しかし、貨物調整金も当面の財政措置であり、財源確保が新たな課題となってくる。他の地域鉄道、第三セクター鉄道も、少子化高齢化、人口減少に伴い厳しい経営環境にあり、「地域公共交通活性化法」を活用した「上下分離」も地域鉄道を守る方策として注目されている。

地方においても鉄道の役割は、地域住民の通学・通院・通勤などの足として重要な公共交通機関であり、地球環境問題への対応、地域経済の自立・活性化等の観点から、その役割が強く求められている。しかしながら、老朽車両や老朽設備の維持・更新、安全確保・輸送サービスの向上については、事業者の自助努力だけでは限界が生じ、国による公共交通にふさわしい持続可能な支援策が必要となっている。さらに、自然災害からの復旧に対する鉄道軌道整備法の拡充など、公的助成制度が必要なことはいうまでもない。国労は、地方鉄道の安全・安定輸送の確保、整備新幹線建設による並行在来線の経営問題などの諸問題の解決、地域住民の移動する権利を守るために、国による総合交通政策の確立を求めて引き続き以下の取り組みを強める。

① 並行在来線問題では、政策提言、整備新幹線・並行在来線の維持・活性化に向けて」の実現をめざして、国、地方自治体、議員、政党への要請等を引き続き行う。同時に、ＪＲの社会的責任としての積極的関与を求めつつ、地方交通線の維持・存続、公共交通の再生にむけた取り組みを強化する。

② ＪＲ各社への働きかけ、国土交通省要請、政党要請などの取り組みを行い、政策的課題は交運労協なども連携を進める。また、利用者、住民、関係団体、地元自治体等との連携や共闘を最大限追求していく。

③ 地方交通線の存続と活性化に向けて「地域域公共交通確保維持改善事業」の対象範囲の拡大など、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 2018年春闘

### (1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

① 安倍首相は、昨年9月28日に召集された臨時国会冒頭で衆議院を解散し、10月22日投票の第48回衆議院総選挙が行われた。「国難突破解散」と位

置つけ、消費増税の使い道の変更や北朝鮮情勢への対応の信を問うとしたが、全く大義がない暴挙であった。野党は、野党候補の一本化をめざして調整が進んでいたが、民進党の混乱に乗じて結党された希望の党は、安保法制を推進し、改憲をめざす政治理念を示したうえで党の方針に従えないものは排除するとの姿勢を明らかにした。そのような中で、リベラルグループが立憲民主党を立ち上げると時間がないうちで野党候補の調整は混乱した。選挙結果は、立憲民主党などが躍進したものの、自公与党が「3分の2」議席を維持した。

② 安倍政権は、「戦争法」や「共謀罪」を次々に強行成立させ、南スーダンへの自衛隊派遣など具体的な運用を行い、米国トランプ政権に呼応し北朝鮮への軍事的な圧力を示唆するなど緊張関係を作り出している。また、自民党の党是である改憲に対する動きも加速させ、護憲の声を封じるなど立憲主義・民主主義の危機というべき事態が一層進行している。その一方で安倍首相は、10月26日に開催された経済財政諮問会議において「3%の賃上げ」を経済界に要請するなど、5年連続の「官製春闘」を主導しようとしている。

③ 日本経済は緩やかな回復基調にあるが、2017春闘で経営側は世界的な政治・経済の不透明感による先行き懸念や足もとの収益の陰り、過去3年間の賃上げによる賃金水準の上昇などを理由に、賃上げに対しては慎重かつ厳しい態度を示した。労働側は、労働条件の改善や社会的要請に応える責任を強調するとともに、企業の存続と発展に不可欠な技術継承と職場の活性化には「一人への投資」が必要であると強く主張してきた。しかし、大企業を中心に3年連続のベースアップが実施されてきたものの、中小企業や非正規社員など、全産業には波及していない。

④ J R各社の2017年度第2四半期連結決算は、(i) J R東日本は6期連続の増収。売上高、各利益とも過去最高。通期は、増益を予想。(ii) J R東海は6期連続の増収。売上高、各利益とも過去最高。通期は、増益を予想。(iii) J R西日本は、連結2期ぶりに増収と各利益の増益。売上高、各利益とも過去最高。通期は、増益を予想。(iv) J R九州は2期ぶりの増収。売上高、各利益とも過去最高。通期は、増益を予想。(v) J R四国は2期連続の減収。経常利益は、6期連続の黒字は確保したが、中間純損益は6期ぶりの赤字。通期は、連単とも5期ぶりの最終赤字を予想。(vi) J R北海道は新幹線利用の落ち込みと修繕費の増加により営業損失は過去最大。単体では2期連続の経常赤字。連結では経常黒字を確保したが過去最低。通期は、経常損失は過去最悪で、最終赤字も1000億円超を予想。(vii) J R貨物は、鉄道ロジスティック部門については、中間期としては初めての黒字。4期連続の増収で、各利益も6期連続の増益。通期は、鉄道ロジスティック部門は黒字となるものの、減益を予想となっている。

⑤ 財務省が9月1日に発表した法人企業統計では、2016年度企業動向(金融業、保険業を除く)の経常利益については、製造業、非製造業ともに増益であり、増加率は9・9%(前年度5・6%)となった。その結果、利益剰余金(内部留保)は406兆円となり、前年度を28兆円上回り、増加率は7・5%(前年度6・6%)で過去最高を更新している。また2017年7月9月期の経常利益も前年同期を上回り、増加率は5・5%(前期22・6%)となった。

⑥ 総務省が12月26日に発表した11月の全国消費者物価指数(2015年基準)は、総合指数が99・9%、生鮮食料品を除く総合指数が99・7%と減少となった。2010年度ベースにすると生鮮食料品を除く総合指数は2・8%上昇となっている。

⑦ 厚生労働省が12月22日に発表した10月の毎月勤労統計(確定値・従業員5人以上)では、現月給与総額は一般労働者0・4%増。パートタイム労働者0・7%増など微増となったが、実質賃金指数(対前年比)は、5カ月連続でマイナスとなっている。また、昨年度(2016年度)平均の毎月勤労統計(確報・従業員5人以上)では、一人あたりの現金給与総額が0・5%増の315590円となり、実質賃金は0・7%増。規模30人以上では、1・2%増となり若干回復した。その結果、実質賃金は2010年を100%とすると規模30人以上の事業所では、96・6%となり対前年1・1%改善したが低い水準となっている。

⑧ 総務省が12月26日に発表した11月(速報値)の家計調査によると、一世帯(2人以上)あたりの消費支出は、277361円となり物価変動の影響を除いた実質で前年同月比2・1%となった。一方で、勤労者世帯の実収入は前年同月比で、実質1・8%増となり、6カ月連続の増加となっている。また、昨年度(2016年度)平均では、実質で1・7%の減少となり、減少幅は縮小しているものの3年連続の実質減少となった。

⑨ 内閣府が12月8日に発表した今年7月9月期のGDP成長率は、物価変動を除いた実質で0・6%増(年率換算で2・5%増)と7四半期連続でプラス成長となり、景気は緩やかな回復基調が続いている。

⑩ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2016年の年収200万円以下のいわゆるワーキングプアは1132万人となり、昨年は微減であったものが再び増加に転じた。また、総務省が発表した2016年労働力調査(平均)では、正規職員・従業員は、3364万人で、非正規職員・従業員は前年比36万人増の2015万人(37・5%)と依然として高い比率となっている。

⑪ 12月14日、自民・公明両党は、大規模な法人税減税や「所得税改革」を盛り込んだ2018年度「税制改正」大綱を決定した。

「賃上げ減税」では、前年度比3%以上の賃上げと減価償却費の90%以上の設備投資を行った大企業に給与増加分の15%の税額控除を認め、一定程度の社員教育を実施すれば税額控除をさらに5%上積みできる内容である。一方、「所得税改革」では、基礎控除を現在の38万円から10万円増額。会社員や公務員など給与を得ている人向けの給与所得控除を減らし、22歳以下の子どもがいる世帯などを除く年収850万円超の給与所得者は負担増となる。大綱は「消費税率10%への引き上げを2019年10月1日に確実に実施する」と明記し、増税を前提にしておき、たばこ税の増税のほか、日本からの出国時にかかる「出国税」、個人住民税に上乗せする「森林環境税」新設が明らかにした。

(2) ナショナルセンター等の春闘方針

① 連合は、12月5日に第76回中央委員会を開催し、2018春季生活闘争方針を決定した。月例賃金にこだわり賃金引き上げの流れを継続・定着させ、2%基準、定期昇給相当分を含めて4%程度。中小組合は、水準目標を6000円、総額10500円。非正規労働者は、「誰もが時給1000円」の実現、達成済みの場合は37円の引き上げをめざすとした。

② 全労連や純中立労組などをつくる国民春闘共闘委員会は、12月8日に開催した常任幹事会で2018春闘要求について確認した。具体的な賃上げ要求は、月額2万円以上の引き上げ、時間額1500円以上としている。最低賃金要求として時額1000円以上、日額8000円以上、月額17万円以上をめざす、底上げ要求として「すべて

の働く人々の底上げを実現し、時給1000円未満の人をなくす」としている。また、18国民春闘では労働法制の問題に焦点になることから、労働時間規制等についても重視し、時間外労働時間外労働の上限は、週15時間、月45時間、年360時間までとすることや、インターバル規制、勤務時間インターバルは11時間以上とすることも掲げ、1月に開催する機関会議で春闘方針を決定するとしている。

③ 全労協などをつくる「18けんり春闘全国実行委員会」は、11月27日に発足総会を開催し、2018春闘方針を決定した。安倍政権の「働き方改革」に対抗し、真に人間らしい労働「ディーセントワーク」を取り戻す運動と実践を創り出す。「8時間働けば生活できる賃金」を掲げ、「どこでも誰でも1500円、今すぐ1000円に引き上げ」「20000円以上、7%以上の賃上げ(定昇2%含む)をめざすとした。

(3) 国労の要求と闘いの基本

安倍政権は、「働き方改革」として労働法制の改善をもくろみ、高度プロフェッショナル制度や解雇の金銭解決制度などの成立を狙っている。「働き方改革」がめざすものは、全国的問題になっている過労死の解決ではなく、過労死を助長するものでしかない。さらには労働者を守る最低限の基準を決めた労働基準法を改悪し、労働者の働く権利や健康で生活する権利までも奪おうとしている。その行き着く先に、改憲を狙っていることは明らかである。一方で経済界に対し賃上げを求め、労働者・国民の目をアベノミクスの破綻からそらすとしているが、賃上げに答える企業は握りとなっている。このような現実から自民党税制調査会は、3%以上の賃上げを実施した企業への法人税減税を視野に入れたバラマキ政策も検討している。

政府統計でも、企業の利益剰余金(内部留保)は、前年度を上回り過去最高を更新し、GDP成長率も連続でプラス成長となっているものの、一世帯(2人以上)あたりの消費支出は3年連続の実質減少となっている。大きな要因は、実質賃金が2010年を100%とすると96・6%しか回復していないことや、いわゆるワーキングプアが微減から再び増加に転じている現実からも明らかである。

国労は2018年春闘において、第一に職場からの春闘構築をめざすこととする。そのために職場実態にこだわり、要求の確立から改善行動を全

組合員で実践する。また、職場から分会活動を活性化させ、労働基準法・労働安全衛生法を活かした日常的な職場闘争を強化し、他労組、関連労働者とともに運動展開することで組織拡大をはかっていく。第二に、厳しい労働条件や過労死問題、さらには首切りなど地域で闘う仲間と連帯し、安倍政権の暴走を許さない闘いから地域春闘の構築をめざすものとする。第三に、J R北海道や四国、貨物に顕在化している構造矛盾の解決、整備新幹線開業による並行在来線の経営問題、「国労政策提言」の実現と安全・安定輸送確立に向けた闘いを強化する。

賃上げ要求については、賃金体系の違いの中における「賃金・生活実態アンケート」調査の結果、平均要求額は37649円となったが、各ナショナルセンターや産別の要求実態、J R各社の経営状況等を視野に置きながら、組合員の生活改善と労働条件改善のために定期昇給の完全実施を求め、基準内賃金(平均)の4%相当額、12000円のベースアップを統一要求とし、その実現をめざすこととする。

(4) 闘いの目標

① 生活改善のための賃金底上げを前提に非正規社員を含む、全ての労働者の賃金引き上げ

② J R各社と全グループ会社における国労組織の拡大

③ 企業内・産業別最賃・全国一律最低賃金制度の確立

④ 退職まで安心して働き続けられる雇用制度の確立と労働条件改善

⑤ 地方交通線・並行在来線の切り捨て反対、政府の抜本的な支援策とスキームの見直し

⑥ J R北海道、四国、及び、貨物の「構造矛盾」を解消し、安全・安定輸送・経営基盤の確立。会社間格差の是正

⑦ 東日本・熊本の大震災からの復興、被災地への支援策強化

⑧ 原発再稼働に反対、原発依存のエネルギー政策の転換

⑨ 放射能汚染対策強化、被災地鉄道路線に従事する労働者の安全確保と健康不安解消

⑩ 労働基準法改善阻止、解雇の自由化反対、労働者保護法制定

⑪ 憲法改悪阻止、消費税増税反対、年金改悪反対、安心して暮らせる社会と保障制度の確立、安保法制・「共謀罪」法の廃止、「戦争する国」づくりに反対

(5) 統一重点要求

① J R各社における定期昇給の完全実施と2018年4月1日時点における基本給に12000円のベースアップを求める

② J Rグループ各社における定期昇給の完全実施。会社における制度のない定期昇給制度の確立

③ グループ会社においてもJ R本体の要求を基本とし、時給制度社員については、1500円を目標に、当面は1000円以上の実施を求める

④ 初任給の改善。第2基本給廃止。成果主義賃金制度反対。公正な人事・賃金制度の確立

⑤ 人減らし「合理化」反対。安全・安定輸送の確立。業務委託・外注化施策の見直し。出向制度の改善

⑥ サービス残業根絶。年間総労働時間1800時間実現。時間外割増率50%・休日割増率100%の実現

⑦ 50歳以上の在職条件と60歳以上の賃金・労働条件の見直し

⑧ 非正規社員の正社員化。グループ会社の賃金・労働条件改善

(6) 具体的な闘いの展開

① 2018年度賃金引上げ要求は、2月13日(火)に労働条件改善要求等と共に、J R各社一斉に申し入れる。回答指定日は、3月14日(水)とする。

② 春闘の闘いから組織拡大を展望し、全組合員で組織強化・拡大運動を取り組む。

③ 職場点検から「見直し要求」を確立し、改善を求める取り組みに全組合員が全力をあげる。また、要求支持署名や学習会、宣伝行動など創意工夫した取り組みを展開する。

④ 3月6日(火)に中央総行動を設定し、客貨一体となった取り組みを追求する。

⑤ 交通労協主催の春闘総決起集会や地域春闘集会に積極的に参加し、国民春闘・地域春闘構築をめざす。

⑥ 闘いの目標・統一重点要求実現に向けストライキを背景とした取り組みを展開する。具体的な運動の指導調整と戦術判断は、中央戦術委員会に諮問し、中央執行委員会が決定する。

⑦ 安保法制の廃止や「共謀罪法」廃止、労働法制の改悪阻止など、国民的課題の闘いに全力をあげる。特に憲法改悪阻止の闘いに集中し、「安倍900万人署名」に全力をあげる。

### 3 組織強化・拡大の闘いと事業活動の強化

#### 〔1〕組織強化・拡大の闘い

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に決起することを確認し、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。そのうえで本部は、第86回大会決定の上に立つて、第2回中央執行委員会（2017年8月17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。

第86回定期全国大会では、全ての代議員が組織拡大の重要性をさまざまな角度から発言した。大会方針でも明らかにしたように、「この間掲げた目標には、到底及ばないものの組織拡大に向けた意義と意識は確実に醸成されてきた」ことが一定の成果といえる。

一方で、現在までの組織拡大の到達点は〇〇名である。目標に対する現状を直視し、この間の取り組みの到達点と克服すべき課題について真摯に議論と総括を行い、第86回定期全国大会方針で最重要課題に位置づけた組織拡大の闘いを、具体的な動きを展開することから大きな流れを築き、全機関・全組合員の実践と経験を積み上げることが重要である。

#### 《1》全国大会以降の主な経過

##### (1) 機関における意思統一

本部は、全国大会終了後の8月17日に開催した第2回中央執行委員会において、「組織拡大・全国統一行動対策本部」の設置を確認した。10月28日には各エリア本部書記長及び組織部長とともに合同会議を開催し、向こう一年間の具体的な運動展開について意思統一を固めあった。

今年度は対策の中心に、青年・女性の意見を取り入れるため、青年部長・女性部長を含め、若い力と新たな発想力を加えた。

##### (2) 具体的な行動計画

第86回定期全国大会で決定した方針に基づき、第一ゾーン・第二ゾーン・第三ゾーンの中で各機関が何を行うのかを確認するとともに、本部は、年間テーマを「攻める！組織拡大の実践！」とし、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、2月に第2回エリア組織部長会議、5月6月に第3回エリア・地方組織部長会議を開催することとした。

##### (3) 具体的な実践

本部は、若い力の行動力と発想力を最大限に引き上げるとともに、各エリア組織部長が組織拡大の闘いの先頭に立つべく、昨年9月に3地本青年部（近畿・静岡・東京）学習会、10月に西日本エリア本部、11月に近畿地方本部、12月に北海道エリア本部と九州エリア本部、1月に四国エリア本部の組織対策会議に参加し、組織拡大に向けた現状の認識を一致させつつ、その重要性和今後に向けた意思統一を展開した。

##### (4) 組織拡大の現状

青年部運動における組織拡大は喫緊の課題であり、その意識は高いものがある。一方、数年後に控える大量退職後の組織への不安も大きいものを抱えている。この現状を打破する効果的な運動展開が実を結ぶ現状まで到達していないが、確実にその礎を築く努力が展開されていることは間違いない。限りある時間を有効に使いつつ、次代を担う若手への組織・運動・財政を継承していくための形を、早急につくり上げていかなければならない。そのためにも、各エリア・地方に責任を持つ「組織拡大・全国統一行動対策本部」のみならず、その中心となる組織部長が本気となり、目の色を変えた行動を展開することが求められている。まさに「攻める！組織拡大の実践！」である。

##### (5) 具体的な目標の設定

本部は、組織の1割を目標に設定をしてきたが、各級機関においてその目標は設定されるも、実態は「願望」の域にとどまっている。目標をやり抜くための現実的な拡大目標を、各エリア本部とともに確認してきた。今後の第二ゾーン・第三ゾーンの中で、確実に実践することが求められている。

##### (6) 関連労働者の組織化

関連労働者の組織化は、今後の機関運動に欠かせないものとなってきた。関連労働者を組織する以上、関連労働者の労働条件の向上を図るための努力が必要であり、更にそのことをなしにJR各社の安全が担保されないことが事実であることも明らかとなっている。改めて関連労働者の組織化に向けて学習を強化する必要がある。

#### 《2》具体的な闘いの展開

(1) 第86回定期全国大会の意思統一に基づき、組織拡大・全国統一行動の確実な実行に向けて、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目標の達成に向けて全力をあげる。具体的には、各エリア・地方と連携を取りながら運動展開の強化を図っていく。また、「組織拡大・全国統一行動」対策本部会議や全国エリア組織部長会議（2月24日）で現状の分析と当面の運動展開について意思統一を図っていく。

(2) 本部は、組織拡大・全国統一行動の意義と意思統一についての再確認を行うため全国オルグ等に積極的に応える。あわせて、各機関役員のみならず組合員が、自らの言葉で加入を呼びかけるよう努力する。

(3) 職場からの闘いと組織拡大は車の両輪である。よって、組織拡大の闘いと運動し、職場を基礎とした「目に見える」運動展開の強化を図っていく。また、統一行動と連動した運動展開を柱に、学習、宣伝行動等を継続的に取り組む。

(4) 闘いのスケジュールは以下の通りとし、第12回組織強化・拡大経験交流集会については、第87回定期全国大会にむけた中間的総括と位置づけ、運動展開の交流、意思統一を図っていく。各機関は、各ゾーンを視野に目標達成にこだわり、計画と対策を講じる。

① 第188回拡大中央委員会までを第一ゾーンとする。  
② 2月から4月末までを第二ゾーンとする。第188回拡大中央委員会の議論を踏まえて、2018春闘の取り組みと組織拡大の取り組みと結合し、特に新規採用対策に主力をあげる。  
③ 5月開催予定の「組織強化・拡大経験交流集会」で拡大経験を交流し、流れを加速させるための意思統一をはかる。

○第12回組織強化・拡大経験交流会  
・日程 2018年5月〇日（日）〜〇日（月）  
・場所 東京地方本部管内とする  
・内容 昨年度に続き、平成採用の組合員を含む青年・女性部を中心に学習会と分散会・交流を基本とする。

④ 5月から第87回定期全国大会までの期間を第三ゾーンと位置付け、安全・安定輸送確立、夏季手当獲得の取り組みや職場要求と国民的課題の取り組みと組織拡大を結合して取り組む。

#### 〔2〕事業活動の強化について

① 事業活動の具体化としてアフラック（アベニール株代理店）の「新生きるためのがん保険」Daysの全員加入をめざしつつ、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の宣伝、学習会等を行う。

② 交運共済7月期任意契約の更新・増口活動を世話役活動の一環ととらえ、各事業本部・支所と連携し、推進会議等を開催し、契約促進運動に取り組む。

#### 4 平和と民主主義を守る闘い

安倍政権は、2013年に特定秘密保護法、2015年には集団的自衛権の行使を可能にした「安全保障関連法」に続き、2017年には多くの国民の反対の声を無視し、院内での数の力を背景に「共謀罪法」を横暴的に强行採決・成立させるなど、議会制民主主義を踏みしめる暴走を続けている。

集団的自衛権の行使容認以降、PKO派遣に対して「駆けつけ警護」を付与して武器の使用を認め、中国や韓国との領土・領海問題や、北朝鮮の弾道ミサイルで危機感を煽り、政権の決定で何でもできる体制にしようとしている。

昨年10月に実施された第48回衆議院選挙において自民党は単独過半数を獲得し、自民・公明の連立与党が改憲発議に必要な3分の2議席を確保する中で、1月22日に召集された通常国会での憲法改正の国会発議と合わせ、国民投票という日程が現実味を帯びてくることとなり、さらには年金・医療・介護等の社会保障制度改悪を強行し、8時間労働制を崩壊させる残業代ゼロで長時間労働を助長する高度プロフェッショナル制度・裁量労働制の拡大など、労働基準法の改悪を内容とする「働き方改革」一括法案も上程・成立させる動きを作り出そうとしている。

トランプ米大統領の就任後、5回目となる日米首脳会談が11月6日に行われ、北朝鮮への対応が主要議題となった。会談で両首脳は、日米が北朝鮮に「最大限の圧力をかける局面」との認識で一致。会談後、共同会見にのぞいた安倍首相は「日米が100％共にあることを力強く確認した」と述べた。トランプ氏も「我々は黙って見ていない。『戦略的忍耐』の時期は終わった」と北朝鮮を牽制した。

首脳会談では、日本が米国製の防衛装備品をさらに購入していくことも議題となり、会場でトランプ大統領は「非常に重要なのは、日本が膨大な兵器を追加で買うことだ」と指摘し、米国での雇用拡大と日本の安全保障環境の強化につながる

との考えを示した。安倍首相も会見で「日本の防衛力を質的に、量的に拡充していかなければならない」とこれに応えた。

こうしたなか、昨年12月13日に米海兵隊普天間飛行場所属のCH53大型輸送ヘリが離陸直後に操縦席の窓を小学校に落下させた。12月7日には保育園で米軍ヘリの部品が落ちていたのが見つかったばかりであり、普天間飛行場の危険性が改めて顕在化した。更に今年に入ってから、1月6日にうるま市・伊計島海岸に米軍多用途ヘリUH1が不時着。さらには8日にも読谷村の廃棄物最終処分場に米軍攻撃ヘリAH1が不時着するなど相次ぐ米軍機の事故に対する喫緊の取り組みは急務である。

仲井真前知事は、辺野古埋立承認前の政府との交渉で普天間飛行場の5年以内の運用停止を求め、政府が実施を約束した。だが安倍晋三首相は昨年2月、翁長知事の辺野古新基地建設反対姿勢を念頭に「残念ながら翁長知事に協力していただけていない。難しい状況だ」と実現困難との認識を示している。その上で危険性除去には「辺野古移設が唯一の解決策」との主張を繰り返しているが、辺野古移設も10年かかるといわれる中で、県民が求めているのは、また落ちてこないかとの恐怖にさらされている現在の米軍基地の危険性そのものであるといっても過言ではない。

一方、東京電力福島第一原発事故から7年を迎えようとしている。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。

廃炉が決まっている高速増殖原型炉「もんじゅ」は、原子炉容器内を満たしている液体ナトリウムの抜き取りを想定していない設計になっており、来年度にも設置する廃炉専門の部署で抜き取り方法を検討するとしているが、その見通しは全く立っていない。

国労は今年度で第5回となった「国労フクシマ交流・視察学習会」を取り組んできたが、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、原発事故が何をもたらしたのか、風化させないために訴え続けることが重要である。

そのためにも「核と人類は共存できない」という言葉をかみしめ、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かなければならない。

安倍首相は1月4日の年頭記者会見において「来年に向かって私たちがどのような国づくりを進めていくのか。この国の形、理想の姿を示すものは憲法である。今年こそ、新しい時代への希望を生み出すような憲法のあるべき姿を国民にしっかりと提示し、憲法改正に向けた国民的議論を一層深めていく」と述べ、さらに、「今月召集する通常国会は、働き方改革国会である。70年に及ぶ労働基準法の歴史において、正に歴史的な大改革に挑戦する」とし、残業時間の上限規制などを盛り込んだ「働き方改革」関連法案を通常国会に提出、成立を図る意向を明確に示した。

戦後72年、国民主権と基本的人権の尊重を基調とする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。

国労は、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し、労働組合として共に闘いの強化を図っていく。特に憲法改悪を許さない立場から現在取り組んでいる「安倍9条改憲NO！全国国民アクション」が提起している3000万人全国統一署名の取り組みに全機関をあげて集中するものとする。

### Ⅲ 闘いの展開

1. 各級機関は、本中央委員会で決定した方針を、集会・オルグ等を通じて全組合員に徹底を図る。
2. 2018年春闘をすべての労働者の処遇改善や正規化の闘いと結合させ、社会的格差の是正と貧困の根絶、地方交通線の維持・存続、公共交通の再生をはじめとした政策・制度要求の実現に向け、全力をあげて取り組む。
3. 2月13日、JR各社に「新賃金要求」「労働条件改善要求」を申し入れ、その実現に向け、団体交渉を中心に職場・地域での闘いに全力をあげる。
4. 2018年春闘と結合し、組織強化・拡大を全職場から展開する。
5. 安全・安定輸送確立の取り組みを各級機関で強化する。また、4月25日の国労「安全確立行動日」を中心に主要駅頭の宣伝行動等を全国統一で実施する。
6. 第89回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2018年度定期全国大会を7月に開催する。