



9条改憲NO! 平和といのちと人権を! 5・3憲法集会 (2018.5.3)

2018年度運動方針(案)

特集 第一次草案他

第87回定期全国大会

とき 2018.7.26-7.27 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. 2018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. 2019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

つくるろく職場に労働運動を！

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. 2019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三島・貨物会社および並行在来線の維持・活性化と持続可能な総合交通体系の確立に向けて、人と環境にやさしい交通政策の実現をめざす。
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. 東日本大震災や熊本大震災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27日〜28日に第86回定期全国大会を千葉市で開催し、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

倍政権の暴走を許すことなく改憲を阻止する立場で全力をあげることを確認した。そして、本年1月27日に開催した第188回拡大中央委員会では、

2018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。
これまで安倍政権は、特定秘密保護法の制定、安保法制の施行、「共謀罪法」の強行成立と併せて、日米同盟の強化と自衛隊の軍備増強などを推し進め、憲法9条改正への地ならしを行ってきた。

た。そして、総仕上げともいえる明文改憲に踏み出そうとしている。日本国憲法は、「主権在民・平和主義・基本的人権の尊重」を基本に、平和と民主主義、国民生活の向上を規定し、「不戦の誓い」を国際社会に発信してきた。しかし、安倍政権は憲法の理念や条文を踏みにじり、不戦を誓った憲法9条に自衛隊を明記し、世界中で闘う軍隊へと変貌させようとしている。このような暴挙を絶対に許すことはできない。
また、社会保障制度や労働法制の改悪、辺野古新基地建設の強行、原発推進と被災者支援の打ち切りなど、国民生活を踏みにじる一方で、森友学園に関する公文書改ざん、加計学園への安倍首相の関与疑惑、働き方改革に関連する各種データの異常値問題など、民主主義を根幹から揺るがす数々の疑惑・不祥事が明らかになるなど、まさに「百害あって一利なしの政権」には一日も早い退陣が求められる。
このような政治情勢の中にあつて労働組合の役割は、大変重要になっている。
国労は、労働者の生活や労働条件、そして政治課題を含めた闘いの基盤は組織そのものであることを認識し、組織の強化・拡大に全力をあげてきた。国鉄の分割・民営化を遂行するために熾烈な国労組織破壊攻撃がかけられ、国

家的不当労働行為が行われた過程において国労組織は減少し、「組織的少数派」を余儀なくされたが、闘いを提起し組織運動を強化する中から拡大に転じてきた。

2018年春闘が闘われている最中に、JR東日本において多数派組合が瓦解し会社発足以来の大きな転換期を迎えている。東日本本部における春闘の取り組みと組織強化・拡大の取り組みにより、この間、一定の成果を確認することができたが、これまでの運動の総括を組織全体で行い、さらにこの取り組みを全国へ広げ、成果と課題をより明らかにして組織強化・拡大に結びつけていかなければならない。

JR発足30年が経過し、安全・安定輸送を脅かす重大インシデントや事故が発生し、JR西日本における新幹線台車枠の亀裂が大きな問題となった。その後の検証でメーカー側の問題も指摘されたが、JR西日本の整備体性やJR東海との整備の違いなども明らかになり改善が求められた。一方でホームからの転落事故や人身事故が絶えない東京圏においては、国労としても安全対策を求めているが、JR東日本は東京圏在来線の主要路線全駅(330駅)にホームドアを整備することを明らかにした。JR各社で安全対策がホームドアの設置だけに終わることな

く、安全・安定輸送確立に向けた継続的な取り組みが求められている。

JR発足以降の経年で構造物関係の劣化が激しくなり早急な対策が求められるものも多い。特にトンネルや橋脚などの設備については、耐震補強も実施されてきたが、抜本的な対策が必要なものも数多くあると指摘されている。

JR各社において経営の安定化を求めるため経営の多角化が進められてきたが、本業である鉄道事業の安全を置き去りにした経営はあり得ず、安全運行の上に成り立っている経営であることと労使で確認しなければならない。

本部は、2016年からJR30年検証委員会による検証運動を積み重ね、「鉄道政策に関する提言」を取りまとめた。主要政党や国会議員、関係省庁などへの要請行動も取り組んできたが、経営問題が指摘されているJR北海道・四国・貨物会社の問題と併せて、経営は安定しているものの重大事故の懸念が絶えない本州三社などへの安全対策を求める取り組みはますます重要となっている。

今次定期全国大会では、こうした多岐にわたる諸課題に取り組むためにも、すべての闘いを組織強化・拡大運動に集約することが重要であり、全機関・全組合員の総意として確認し、運動展開することが求められている。ま

た、今後の組織の将来を展望したとき、国労運動の継承と発展を着実に進めたい。このことに構成員一人ひとりが責任を持ち、全体で真摯に考えていか

なければならぬ。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) 米国抜きの11ヶ国による環太平洋経済連携協定(TPP)の一部規程を凍結した新たな協定である「TPP11」の署名式が、3月8日にチリのサンディアゴで行われ、日本政府は3月27日に協定承認案と関連法案を閣議決定、5月18日の衆議院本会議で賛成多数により可決された。国会では森友・加計学園問題や自衛隊の日

報問題など、安倍政権の一連の不祥事や疑惑をめぐる与野党の攻防が激しさを増しているが、政府は関連法案も通常国会で成立をさせる方針を変えていない。このTPP11協定は、2016年に署名が行われた元のT

PP協定を丸ごと取り込んだもので、すべての関税や規制を撤廃することを原則とし、農業や食の安全をはじめ、医療・医薬品、サービス貿易、投資、政府調達、国有企業、地域経済など多くの分野への悪影響が懸念されている。

(2) 7年前から始まる「今世紀最悪の人道危機」と呼ばれるシリア内戦は、民主化を求める反政府デモをアサド政権が武力弾圧したのをきっかけに始まり、ロシアやイランがアサド政権を、一方で湾岸諸国などが反体制派を支援し、米国はクルド人勢力を後押ししながら過激派組織「イスラム国」(IS)の掃討を進めた。現状ではアサド政権が支配地域を広げており、ISは主要拠点を失い、ほぼ壊

滅状態にあるが、トランプ政権はアサド政権が反体制派拠点を攻撃するために化学兵器を使用したとして、4月には約1年ぶりに空爆に踏み切った。この空爆に英国やフランスも参加したが、アサド政権の後ろ盾であるロシア、イランは猛反発しており、和平への道筋を描けない泥沼の状況となっている。

(3) 米国トランプ政権がイスラエルの首都と認定したエルサレムに大使館を移転したことに反発するパレスチナ人の抗議行動は激しさを増し、イスラエル軍がデモ隊に実弾を発砲したパレスチナ自治区ガザでは、50人以上の市民が犠牲になった。イスラエル軍は、ガザを実効支配するイスラム原理主義組織ハマスがデモを扇動しているとして、ガザ地区内にある複数のハマス訓練拠点を空爆した。ネタニヤフ首相は「すべての国は境界を守る義務を負う。市民と主権を守るため断固たる措置を取る」と強硬姿勢を崩さず、暴力の応酬に歯止めが利かなくなっている。

(4) 韓国の文在寅大統領と北朝鮮の金正恩朝鮮労働党委員長は4月27日、軍事境界線がある板門店の韓国側施設「平和の家」で会談し、年内に朝鮮戦争の終戦宣言を行い、休戦協定を平和協定に転換するため、「南・北・

米」または「南・北・米・中」の首脳会談を推進することで合意した。また、朝鮮半島の非核化という共同目標を改めて確認し、13項目の「朝鮮半島の平和と繁栄、統一に向けた板門店宣言」を発表した。宣言は「南と北は朝鮮半島の恒久的かつ強固な平和体制構築のため、積極的に協力していく」として、「朝鮮半島で正常ではない現在の停戦状態を終息させ、確固たる平和体制を構築することはこれ以上先延ばしできない歴史的な課題」と明示した。南北は完全な非核化を通じ、核のない朝鮮半島を実現するという共同目標を確認するともに、北朝鮮が主導的に取っている措置が朝鮮半島の非核化に向け意義あるものとの認識で一致、それぞれが責任と役割を果たしていくとした。

また、南北は朝鮮半島非核化への国際社会の支持と協力を得るため、積極的に努力することを確認し、いかなる形の武力も互いに使用しないという不可侵合意を厳格に順守していく一方、軍事的緊張が解消し、相互の信頼関係が実質的に構築されるのに合わせながら段階的に軍縮を実現していくこととした。

(5) トランプ米大統領は、5月24日、シンガポールで6月12日に開催予定だった史上初の米朝首脳会談を中止す

ると明らかにした。米朝首脳会談の開催をめぐることは、トランプ大統領が当初、ポンペオ氏を2回訪朝させるなど積極的に取り組み、米国人3人の解放直後は「首脳会談は大成功するだろう」などと前向きな見通しを語っていた。ところが北朝鮮の外務次官が「我々は米国に対話を哀願しない。会談場で会うのか、核対核の対決場で会うのかは、すべて米国の決心にかかっている」と牽制したところから、北朝鮮の対応に不信感を強めていった。朝鮮戦争から約70年間にわたる米朝の敵対関係の転換点となる可能性があったが、朝鮮半島情勢が再び緊迫する怖れもある。

2. 国内情勢の特徴

(1) 東京電力福島第一原発事故から7年が経過したが、いまだに汚染水や地下水への対策、熔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、政府は原発輸出政策をさらに加速しようとしている。国内の原発は

現在、九州電力川内原発2号機と玄海原発3号機、関西電力高浜原発3・4号機と大飯原発3号機の計6基が稼働している。廃炉が決まっ

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を抜き取りを想定していない設計になっており、原子力機構は今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、規制委員会側は「原子炉からナトリウムを抜き取る穴がなく、安全に抜き取る技術も確立していない」とし、「核のゴミ」問題は見通しが立っていない状況にある。

(2) 2月4日、名護市長選において、自民・公明・維新が推薦した渡具知氏が現職の稲嶺氏を破って当選した。しかし、選挙期間中も辺野古移設の賛否も明らかにせず、公開討論もすべて拒否してきた。この選挙結果を受けて安倍首相は「辺野古移設の民意が得られた」としており、稲嶺前市長時代に打ち切っていた米軍再編交付金(年間10〜18億円)を再開する方向で調整するとしている。

(3) 防衛省が「不存在」と説明していた陸上自衛隊のイラク派遣時の日報が見つかった問題では、安倍政権は「あくまで防衛省内の問題」と強調しているが、昨年から今年にかけて防衛省だけでなく財務省、文部科学省、厚生労働省、内閣府などで公文書や情報管理をめぐる不祥事が相次いで明るみになる異常事態となっている

る。安倍政権は公文書管理はあくまで「各省庁の体質の問題である」としての問題をすり替え、「徹底して調べ、うみを出し切る」と述べて内閣による自浄作用をアピールして乗り切ろうと懸命になっている。しかし防衛省は昨年、南スーダン国連平和維持活動(PKO)の日報をめぐる情報管理が問題視され、当時の稲田防衛相が辞任している。森友学園、加計学園の問題もいまだ疑惑の真つ只中にあるが、裁量労働制の不適切なデータ比較をめぐって、安倍首相と加藤厚労相が国会答弁を撤回する一方、財務省が森友問題で決裁文書の改ざんまで行っていた事実が発覚するなど省庁を超えて歯止めがかからない不祥事はもはや「個別の問題」を超え、長期政権のゆがみを露呈したものととなっている。

(4) 安倍首相が今年度の最重要課題に位置付ける「働き方改革関連法案」は4月27日に衆院本会議で審議入りした。法案は時間外労働の上限を原則規制するものの、企業の繁忙期に対応できるよう6カ月は例外を設け、「月最大100時間」「2カ月平均80時間」「高度プロフェッショナル制度(高プロ)」創設を柱とし、名実ともに8時間労働制を破壊する労働基準法の大改悪ともいえるべき内容となっている。

いる。自民、公明両党は5月18日、日本維新の会と「働き方改革関連法案」の修正について協議した。このなかで与党側は維新が提案した修正案に応じる考えを示し、維新は法案に賛成する方向となった。一部野党が賛成する見通しとなり、政府・与党は採決の環境が整ったと判断、法案を今国会で成立させる方針を固め、衆議院での採決を強行するなど予断を許さない情勢にある。

3. JRを取り巻く情勢の特徴

(1) 国労は、安藤陽埼玉大学名誉教授を座長に「JR30年検証委員会」を発足させ、発足後30年を経たJR体制の現状についてさまざまな角度から検証を行い、明らかとなった諸課題の解決に向けて政策提言を行った。

政策提言はその結びとして「鉄道は1日で6,200万人もの人々を運んでいる、もっとも重要な基幹的交通手段である。民鉄が主として地域内の輸送において役割を果たしているのに対して、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特徴がある。JR各社が新幹線輸送、大都市圏内輸送、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もある」ことを明らかにした。同時に、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、8項目の「鉄道政策提言」を発してきた。

(2) また、この政策提言では「本州3社と三島会社との間の企業間格差は、主として輸送需要の多寡によって生じている。実は、輸送需要の相違に起因する格差は、高い収益力を誇る本州3社の内部においても生じており、企業内格差と呼べる現象が進行している。つまりJR各社は、どの社であっても、人口減少、少子高齢化の進展の中で、ローカル線の輸送量を減少させているのである。近年、地球温暖化の影響によるものと考えられるが、降雨の形態が変化してきている。そのため、大雨・土砂災害などによってローカル線が被害を受け、運行停止を余儀なくされるケースが増えている」ことに警鐘を鳴らし、採算ベースに乗らない路線のサービスの縮小が続いているというのが、JR

体制の今日の姿であることを指摘した。

(3) 昨年12月11日に発生したJR西日本「のぞみ号台車枠亀裂」事故は、異臭・異音が確認されながらも3時間以上走行し、あわや脱線・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。国労西日本本部は、直ちに団体交渉を申し入れるとともに、「なぜ止められなかったのか」という問題とその背景を指摘し、改善を求めた。一方、会社が設置した「新幹線重大インシデントに係る有識者会議」は検証と検証を行い、3月27日には「福知山線事故以降、JR西日本が進めてきた組織改革の取り組みが未だ全社的に定着しておらず、安全管理に弱点があったことを顕在化させた。経営陣は、今回の事象を単に新幹線で起こった部分的な問題として済ませてしまおうのではなく、組織全体にかかわる重大問題として捉え、安全性向上のための改革を加速化する大きな契機とするべきである」としてJR西日本が打ち出した対策へのコメントと提言を行っている。また、このなかでは製造元である川崎重工が設計基準をはるかに下回る薄さまで鋼材を不正に削っていたことも明らかに

された。

(4) 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、構造矛盾を抱えるJR貨物も含め、国の減免措置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、JR各社の2018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】

営業収益は前期比0・7%増の1,737億円(前期比12億円増)となるも、営業損失は416億円(前期比18億円悪化)、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106億円で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87億円の連続赤字となっている。

次期の業績予測では、営業収益901億円(前年比0・4%増)も、営業損失495億円、経常損失189億円、純損失179億円となっている。

【東日本会社】

営業収益は前期比2・4%増の2兆9,501億円、営業利益は前期比3・2%増の4,812億円となつ

ている。また、支払利息の減少などにより、経常利益は前期比6・7%増の4,399億円となり、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比4・0%増の2,889億円となっている。

次期の業績予測では、売上高2兆9,940億円(当期比1・5%増)、営業利益4,820億円(当期比0・1%増)、経常利益4,400億円(当期比0・0%増)、親会社株主に帰属する当期純利益2,890億円(当期比0・0%増)となっている。

【東海会社】

営業収益は前期比3・7%増の1兆8,220億円、営業利益は同8・5%増の1,913億円となっている。また、経常利益は同3・5%増の5,835億円、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0・7%増の3,955億円となっている。

次期業績予測では、売上高1兆8,440億円(当期比1・2%増)、営業利益6,630億円(当期比0・1%増)経常利益5,840億円(当期比0・1%増)、親会社株主に帰属する当期純利益4,040億円(当期比2・1%増)を見込んでいる。

【西日本会社】

営業収益は前期比4・1%増の1兆5,004億円、営業利益は同8・5%増の1,913億円となっている。また、経常利益は同10・6%増の1,777億円、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21・0%増の1,104億円となっている。

次期業績予測では、売上高1兆5,255億円(前期比1・7%増)、営業利益1,875億円(前期比2・0%増)、経常利益1,740億円(前期比2・1%増)、親会社株主に帰属する当期純利益1,110億円(前期比0・5%増)を見込んでいる。

【四国会社】

営業収益は前期比4・7%増の513億円、営業損失は99億円(対前期1億円の改善)となり、経営安定基金運用収益、特別債券の利息収入等を加えた経常利益は11億円(対前期13億円の増加)となり、2期ぶりの経常黒字となった。これに、台風災害による復旧費用、翌期以降に実施する復旧工事の見込額、設備投資助成金等の特別損益及び法人税等を加減した親会社株主に帰属する当期純利益は3億円(対前期23億円の減少)となっている。

次期業績予測では、「JRホテルク

レメントイン高松」の開業を予定、「四国DC」やマンション販売収入の反動減等による収益減少を見込み、売上高502億円(前期比2・3%減)、営業損失99億円(前期比同)、経常損失8億円となる一方、前年同様の災害復旧費用が無いことを想定し、親会社株主に帰属する当期純利益13億円を見込んでいる。

【九州会社】

営業収益は前年同期比8・0%増の4,133億円、営業利益は前年同期比8・9%増の639億円となっている。また、経常利益は前年同期比10・7%増の670億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前年同期比12・6%増の504億円となっている。

次期業績予測は、営業収益4,397億円(前期比6・4%増)、営業利益は607億円(前期比5・1%増)、経常利益は626億円(前期比6・6%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は475億円(前期比5・8%増)を見込んでいる。2019年3月で、固定資産税の軽減措置が終了するため、来年度以降、年40億円程度の税負担が試算されている。

【貨物会社】

営業収益は、前年同期比2・3%

増の1,945億円、営業利益は前年同期比1・3%減の122億円となっている。また、経常利益は前年同期比1・2%増の104億円となり、経常利益は連結決算開始以来、2年連続で最高益を更新した。親会社株主に帰属する当期純利益について

は、前年度、宮城県広域防災拠点整備事業に伴う仙台貨物ターミナル駅の内市内岩切地区等への移転計画に基づき、同駅用地を宮城県に売却したこと等により特別利益が発生した反動で、前年同期比41・0%減の76億円となっている。

次期業績予測は、営業収益2,001億円(前年度比2・8%増)、営業利益117億円(前年度比4・7%減)、経常利益100億円(前年度比4・6%減)、親会社株主に帰属する当期純利益69億円(前年度比9・9%減)を見込んでいます。

の補助の見直しと拡充、そして鉄道事業法における参入・退出の規制強化は重要であり、「JR30年検証委員会報告」を活かした取り組み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、「政策提言」の到達点と課題を明確にした取り組みの強化が求められる。

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) 分割・民営化によるJR体制の発足から31年が経過した。JR体制30年についてマスコミは「JRの光と影」と報じているが、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北海道に至っては道内の半

分にも及ぶ路線・線区の改廃を発表している。JR貨物は、人件費の削減を柱とした大幅なコスト削減による決算上での最高益の確保に過ぎず、JR九州についても、3月ダイヤ改正での117本にも及ぶ列車の削減、新幹線ホーム要員廃止の拡大、自社線内全駅の半分以上が無入化となるなど、最高益の一方で地域住民の「安全・安心」は脅かされ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28日、JR北海道、四国に対する恒久的な支援策、自然災害等に対する鉄道軌道整備法の適用拡大、JR貨物の構造矛盾の解決など、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6日には、18春闘における中央総行動と並行して、本社内にも設置してきた「JR30年検証委員会」に基づく政策提言を発表し、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。

「JR30年検証委員会」報告では、「JR体制の矛盾」が集中的に現れているJR北海道問題を中心に、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の問題、自然災害からの復旧、国民の移動する権利を確保するための鉄道軌道整備法の拡充など、様々な視点から検証を行ってきた。この夏にもJR北海道の路線廃止をめぐる動向、支援策が決定される状況の中で、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」による不採算線区の切り捨ては許されるものではない。したがって、鉄道軌道整備法

(2) JR各社の安全問題では、昨年12月11日に発生した山陽新幹線における台車枠亀裂事故、12月16日に発生した京浜東北線の架線切断事故など、重大事故、重大インシデントは後を絶たない状況になっている。特に、山陽新幹線「のぞみ」の台車枠亀裂問題は、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、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。事故原因等は「鉄道運輸事故調査委員会」で検証が行われており、再発防止を含めた事故対策等は、当該の西日本本部、そして車両が乗

り入れしている東海本部で交渉が開催されたが、本部として、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の指示を行ってきた。国交省が毎年公表している2016年度の「部内原因」による輸送障害では、JRグループの100万キロ当たりの発生件数は私鉄大手15社と比較し極めて多く、特に車両が原因の輸送障害では、JR北海道が特出しており、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。また、利用者に与える影響では、昨年の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が必然的に大きな影響を与える結果になっている。

こうした輸送障害・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」の経営姿勢から生じたもので、輸送障害が多発する現状は、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。

今重要なことは、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、健全な労使関係を確立し、チェック機能を発揮した団

体交渉の強化、事故防止対策をさらに強化していく。そして、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。さらには、新幹線など会社間で車両が乗り入れている中で、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) 業務の外注化による安全問題について、2年間にわたる国労会館の研究事業として「鉄道の安全と外注化」と題した報告集を第86回定期全国大会に提起した。その柱は、業務の外注化における法的性格、外注化の目的と現状を踏まえ、外注化が拡大する下での連続するJRでの事故、関連労働者の労働災害、そして、外注先の劣悪な労働条件が技術継承を困難としている安全問題の実態について告発してきた。

労働災害では、昨年の暮れにJR貨物の社員が融雪器の設置作業で列車に触車し死亡する痛ましい重大事故が発生した。さらに関連会社社員の触車死亡事故が続くなど、労働災害は、JR及び関連会社や孫請け会社の労働者を含め深刻な状況になっている。事故の詳細は明らかになっていないが、外注先における連続し

た夜勤など、勤務・労働条件の劣悪な実態等が報告されている。

利用者の安全問題については、昨年の蕨駅での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、国交省に対して、ホームドアの設置個所の拡大、補助金の拡大を求めたが、首都圏の路線を中心にホームドアの設置が前倒しで行なわれている。地方の取り組みでは、駅のホーム要員の配置を求めて、ホームの危険性を宣伝・告発し、地域住民を巻き込んだ運動が展開されている。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などについて、他の労働組合との現地調査、意見交流も行われてきた。

JR各社が利益優先の外注施策を推し進める中で、利用者の安全と輸送の安全を守るためには、外注先の労働条件の改善は極めて重要であり「鉄道の安全問題と外注化」の提言を活用し、外注先における組織化をはじめ、外注先会社との直接交渉などの取り組みが求められる。また、JR東日本でも取り組まれた「36条協定」の社員代表を選出する闘いなど、長時間労働を野放しに過労死水準の労働時間を法制化する「働き方改革関連法案」が国会に出されている状況

だけに、「安全と安心」を守る職場の取り組みは極めて重要になっていく。

(4) 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188回拡大中央委員会において締結確認をしたが、4月に改正期を迎えた鉄道・運輸機構との労使間労働協約について、国労闘争15号に基づく団体交渉を踏まえ協定を締結してきた。

本部が対応しているJR貨物との改正交渉では、長年の懸案であった協約第1条「協約の目的」について、特に「組合員の生活の維持・向上を図る」ことに改正した意義が、この間、交渉経過を反故にする結果や会社の姿勢に現れていることについて厳しく指摘してきた。今年度についても文言改正には至らなかったが出向先であるグループ会社との交渉など、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。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。

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)については、締結期間及び締結時期が異なる中で、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状況や時期、交渉方式などに違いも生じてきており、経営体力や労務政策の違いも年々顕著になって現れているが、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、各エリアにおける交渉の到達点や課題など、エリア業務部長会議等を通じ共有化し、次の闘いにつなげていくことが重要であり、どのような状況下でも、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。

(5) 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。

2018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、そして、JR東日本、北海道、貨物については、5月10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、6月29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。貨物会社においては、2017年度決算が8期連続の黒字決算、過去最高の91億円の経常利益を確保した下で、社員の労苦に応えた夏季手当の支払いを求め、宣伝行動や力べ新聞の発行、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(前年同月数)、JR四国が1・94(0・05増)、JR九州が夏期手当2・52(対前年同月数)、年間臨給のJR西日本は5・66(夏2・92、冬2・72、0・22増)となった。

残るJR東日本、北海道、貨物の各社とは、5月15日以降、粘り強く交渉を重ねてきたが、結果は、東日本〇〇(〇〇)カ月、北海道〇〇(〇〇)カ月、貨物〇〇(〇〇)カ月、ソフバンクについては、5月〇日、新賃金の回答と併せ、夏季手当〇〇カ月の回答が行われた。

各社の回答の特徴は、本部と各エリア本部が対応する各会社における交渉方法や交渉時期の違い、各社の経営状況、とりわけ三島・貨物会社と上場三社との「格差」が固定化する下で、社員・家族に諦めや勤労意欲を失わせる結果にもつながっている。すでに上場し、過去最高益を確保しているJR本州三社にあっても決算を反映した公正な配分結果とは言えない。さらには、JRグループ内にあっても子会社のJRバス各社や、

グループ企業における賃金改善についても、どう底上げをはかるかが重要な課題である。

期末手当獲得の闘いが、各社との交渉方式が「夏・年末個別交渉(各期型)」「春闘時夏季手当並行交渉(中間型)」「年間一括交渉(年間臨給夏冬型)」の各方式に分かれている中で、要求設定の時期も含め、統一要求についての「要求のあり方」についても十分な検証と検討を行っていくことが求められている。

(6) アスベスト問題について鉄道・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行っているが、今年も全国紙4紙と48地方紙に新聞広告を掲載した。鉄道・運輸機構との交渉は今年3月に開催しているが、鉄道・運輸機構が2018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480名となり、半年間で認定者は8名増加している。健康管理手帳についても従事歴証明者数が1,142名となっており、同じく半年間で40名増加するなど、健康管理手帳の取得に向けた従事歴証明の取り組みは前進している。

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、長野労基署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。また今年1月には、元新潟地本委員長長の遺族が鉄道・運輸機構に対し求めた「じん肺」による業務災害認定も決定通知が交付された。

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従事歴証明を行う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。一方で、昨年末にはJR長野総合車両所で、立て続けにアスベストを含有した綿埃が発見され労基署が立ち入り調査する事態になっている。

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くることが予想され、どちらが事業主証明を行うかが焦点となってくる。それだけに、迅速かつ公正な補償が受けられるよう国及び鉄道・運

輸機構に対する取り組みはもちろん、JR各社に対して取り組みを強化することが喫緊の課題といえる。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。

(7) 労働契約法20条をめぐる動向は、定年後の再雇用に対して「無期契約との賃金格差は労働契約法20条に違反する」として訴えた「長澤運輸事件」と正規と非正規の手当格差を訴えていた「ハマキョーレックス」の両事件で最高裁判決が出された。昨年には「郵政20条裁判」で、東京、大阪の両地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たが、いずれも高裁控訴審で係争中となっている。その日本郵政では、「正社員の処遇を引き下げて、非正規社員との処遇を均等待遇とする」内容が提案されている。

JRとの交渉では、労働契約法20条をめぐって「裁判の動向を見極めたい」とした上で「専任社員は職務内容・職務地を限定して指定しており、労働契約法20条に違反しない」「業務内容は変わっていないが、配

置、移動は隣接で縛っており、法には違反していない」としており、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答弁している。

こうした中で、福岡高裁で出された九州総菜の再雇用問題での判決は、「継続雇用においても、定年前後の継続性・連続性が一定程度確保されるのが前提ないし原則」「継続雇用にあたって、定年前後の継続性・連続性に欠ける労働条件を提示が許容されるには、それを正当化する合理的な理由が必要」としており、労働契約法20条による不合理な格差ではなく高齢者雇用安定法から格差を断罪している。

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、今後、「65歳定年制」も含め一定の見直しが必要とされている。今回の判決により二つの法律の中で新たな局面を迎えることになるが、高齢法9条の解釈から定年前後の同一の労働条件を求めていくことも、新たな「要求のあり方」として重要になっている。

労働契約法18条については、今年4月以降の契約から5年を経過した有期雇用者について、本人の申告により次回の契約更新から無期雇用に

転換することになる。すでにJR北海道、四国、九州、貨物会社及びソフトバンクで無期雇用についての提案がされている。貨物会社との交渉では、「5年を経過し新たな契約の際には本人の意思により、次回の契約から希望者全員を無期雇用にする。」「60歳定年制を設ける。私傷病休職制度を新たに適用する」と回答している。さらに、契約社員の社員化に向けた試験制度も設けた。

無期雇用社員の正社員と同じ労働条件については新たな課題であるが、一方で、大手自動車、大学等で、クーリングや雇止めなど、無期雇用に転換させない法の網をくぐる取り扱いも報告されており、労働契約法に基づくJR各社の動向を注視し、不法行為、脱法行為は許さない、取り組みが求められている。

2. 2018年春闘の取り組み

(1) 安倍政権は、対外的には米国トランプ政権との連携を強め、北朝鮮への軍事的な圧力を意識的に作り出して緊張関係を作り出してきた。この動きに合わせて、国内では改憲への動きを加速させ具体的なスケジュールを示した。その一方で安倍首相は

アベノミクスの破綻を覆い隠すため、財界に向けて「3%の賃上げ」を要請し、5年連続の「官製春闘」を主導した。2018年春闘では、5年連続の「官製春闘」を打破し、格差是正と大幅賃上げによって生活改善できるのかどうか焦点となった。

(2) 日本経済は回復基調にあるといわれているが、実態のない経済回復となっている。政府統計でも、企業の利益剰余金(内部留保)は、406兆円を突破し過去最高を更新し、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年連続の実質減少であった。これは、経済回復に実質賃金が追いついていないためであり、経営側の賃金据え置きや引き下げが一因である。

(3) このような情勢の中で連合は、2%基準、定期昇給相当分を含めて4%程度をめざした。全労連や純中立労組などでつくる国民春闘共闘委員会は、月額2万円以上の引き上げ、時間額150円以上をめざした。全労協などでつくる「18けんり春闘全国実行委員会」は、「8時間働けば生活できる賃金を！」を掲げ、20,000円以上、7%以上の賃上げ(定昇2%含む)をめざした。

(4) 国労は、1月27日第188回拡大

中央委員会を開催し、12,000円の統一要求と「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」を闘いの目標とし、統一重点要求を掲げ2月13日に各社一斉に要求を提出した。そして3月14日を回答指定日として各エリア・地方から闘いを展開した。3月6日には、国会議員・政党要請行動を取り組み、「JR30年検証委員会」による「鉄道政策に関する提言」の実現を求め、引き続き「2018年春闘勝利!国労中央総決起集会」を代々木公園で開催し、2018春闘勝利に向け、共闘の仲間含めて闘う決意を固めた。

(5) 連合が発表した3月23日時点での新賃金要求に対する回答集計では、全体で6,508円・2.17%となり、昨年同時期比で284円増・0.12ポイント増となった。組合員300人未満の中小組合では5,468円・2.10%となり、昨年同時期比で416円増・0.10ポイント増となった。しかし、安倍首相が求める3%には遠く及ばなかった。

(6) JRにおける回答状況は、3月14日の回答指定日にJR西日本が昨年を450円上回る1,200円・年間臨給5.66カ月(対前年比0.22カ月増)。15日にはJR東海が1,

300円(対前年300円増)・夏季手当3.05カ月(対前年同数)、16日に多数派組合の組織混乱が起こったJR東日本が、0.25%(平均額1,328円)と初めて率による回答。JR九州は300円(対前年同額)・夏季手当2.52カ月(対前年同月)、JR貨物は、ベアゼロが続いていたが、300円(対前年300円増)の有額回答を行い、19年連続を阻止することが出来た。一方で16日、JR北海道は、定昇は確保したものの17年連続ベアゼロ。23日JR四国も定昇は確保したものの17年連続ベアゼロ・夏季手当1.89カ月(対前年比0.05カ月増)の回答となった。

— 闘いの到達点と今後の課題 —

2018年春闘における国労の取り組みは、「第一に職場からの春闘構築、第二に地域春闘の構築、第三にJRの構造矛盾の解決と安全・安定輸送確立に向けた闘い」の三本柱を基本に闘いを提起した。

第1の課題については、国労運動の基盤であり、闘いの主戦場である職場からの運動を再構築することにあつた。そのために職場実態からの改善要求確立と改善行動を全組合員で実践することが重要であった。さらに安全・仕事総点検運動として、エリア・地方

において団体交渉を開催するなどの運動を展開した。また、日常的な職場闘争を強化するなかから、他労組、関連労働者にも影響を与え、組織拡大へと結びつけた。

第2の課題については、「働き方改革」が叫ばれる中で、厳しい労働条件や過労死問題など地域の仲間と連帯し、安倍政権の暴走を許さない闘いを地域春闘として各地で展開した。

第3の課題は、JR北海道や四国、貨物に顕在化している構造矛盾、整備新幹線開業による並行在来線の経営問題や安全・安定輸送確立に向けた闘いとして、国会議員・各政党要請行動を展開した。さらに「JR30年検証委員会報告」を活用し、実現に向けた取り組みを行なった。

賃上げ要求については、JR30年が経過し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「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、12,000円のベースアップを統一要求として闘いを展開した。

経営が好調な本州三社の対応と連続ベアゼロとなっている北海道・四国・貨物で有額回答を引き出すことができているのが大きな課題であった。結果と

してJR貨物においては、19年連続ベアゼロの壁を打ち破り有額回答を勝ち取り、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。しかし一方で北海道・四国においては17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、ストライキを含めた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統一要求としたが、会社経営体力や取り巻く環境の違いなどにより、定額の統一要求の難しさが浮き彫りになった。第188回拡大中央委員会においても、「要求決定はエリアで行うべき」との意見が出されるなど今後の課題も残された。さらに、JR各社との交渉のなかで新賃金要求の申入れ時に夏季手当や年間臨給も同時に提出するエリアの特性や対応などについても統一闘争として取り組む上での今後の課題として議論が求められている。

大衆行動については、国会議員・政党要請行動から総決起集会の流れであったが、集会会場やデモ行進のあり方について再検討する課題が指摘された。

一方、春闘期における組織拡大の取り組みは、JR東日本において組織混乱に陥った多数派組合の動向などもあ

り、新規採用者の加入など大きな成果を得ることができた。また、九州においても厳しい組織事情のなかで関連労働者の組織化を果たすことができた。西日本においては、近畿地方の貨物職場を中心に複数の組合員の加入を勝ち取るなど、「職場からの春闘構築から組織拡大へ」と大きく展望を示すことができた。

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、闘争指令第1号(2012年12月5日)を発令し、全力をあげて組織拡大運動を取り組んできた。この経過を踏まえて本部は、第86回大会決定の上に立ち、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。

本部は、第86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、○

○名である。この6年間で、○○○名が国労に加入・復帰している。この一年間においては、JR東日本会社内における多数派組合の瓦解が今年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、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。

いて JR東日本会社において、18春闘の最中、JR東労組の戦術をめぐって多くの脱退者が続出するなど、組織的な動揺が広がった。組合員を置き去りにしてきたJR東労組の組織体質が浮き彫りとなり、「労使共同宣言」破棄など労使関係に変化が起きている。こうした情勢を受け、国労は組織の最重要課題である組織強化・拡大の目的達成のために、本部書記長を対策委員長として「JR東日本組織対策委員会」を設置し、JR東日本において緊急に集中した取り組みを行ってきた。

(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5月20日〜21日、第12回組織強化・拡大経験交流会を開催してきた。今年の交流会は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発言がされた。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となった。

(3) 東日本組織対策委員会の設置につ

Ⅲ 闘いの基調

1. 闘いの基調

国鉄労働組合は、結成以来、公共交通を守り、労働者の権利と安全輸送の確立を求めて職場から闘いを構築してきた。国労組織の基盤は分会であることはむろんだが、分会組織の強化と運動の活性化を追求しながら文字通り、「職場に労働運動」を合い言葉に国鉄運動を実践してきた。その過程では国鉄分割・民営化の闘い、JR発足以降の激しい組織攻撃もあったが、厳しい局面こそ団結の力で乗り越え、職場における労働条件の向上や職場環境の改善を勝ち取ることができた。

JR発足からすでに30年が経過し、その道のりは苦難に満ちたものであったが、国労はいまも厳然と組織を維持し若い仲間の加入を果たしている。私たちに今求められているのは、国労70年余の歴史を踏まえて、次世代に国労運動を継承していくことであり、置かれた現実の中で国労運動を展開し、組織の強化・拡大を図ることである。

そのための第1の課題は、組織強化・拡大である。

この間私たちは、国労運動を継承し発展させる立場で、組織強化・拡大に全力をあげてきた。組織拡大を最重要課題と位置づけ運動として実践することにより、組織の活性化と確実な拡大という成果を掴んできた。

今年度もさらなる運動の前進に向け、全力をあげていかなければならない。JR東日本において大きな動きがあったが、黙っていて組織が増える現状ではなく、意識的な取り組みが求められる。その一つが、魅力ある分会づくりである。すばらしい方針を確立してもそれだけでは何の力にもならない。

分会がその方針に血を通わせ、分会機関、組合員が職場で活動し、人が集まる分会の構築が求められる。二つ目が、分会は組合員のより所にならなくてはならない。何かあったら分会役員に相談しようと思える組織・役員・組合員が必要。三つ目は、国労が職場の中心になることが求められる。職場改善の取り組みや団体交渉、仕事や日常の世話役

活動を通して国労組織・組合員の存在が職場の中心になることが必要である。

この数年間の成果を踏まえ、取り組みの総括を組織全体で行い、成果と課題を明らかにし、さらなる運動の前進と組織展望を見出さなければならぬ。

第2の課題は、鉄道の安全・安定輸送を求める闘いである。

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らかになった。本州三社は、大都市圏を抱え通勤通学になくはならない交通手段として確立され、新幹線輸送も都市間や観光で多くの需要を確保している。一方で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」を公表し、経営を揺るがす事態となった。これは、単にJR北海道の経営問題ではなく、線路を使用するJR貨物会社や地域経済への影響が大きいことから地域経済を巻き込んだ問題となっている。

JR各社は、国鉄世代の第2大量退職期を迎え急激な世代交代を余儀なくされ、技術継承が大きな課題となっている。同時に要員不足を引き起こし、不足を効率化・合理化で補う手法をとっているため、職場は要員が逼迫し業務をこなすだけで精一杯であり、技術

継承どころではないという現状に置かれている。JRの安全・安定輸送は、経営の根幹であり大前提である。安全・安定輸送を確立するため、技術継承を行うことのできる適正要員の配置と労働条件の確保は重要な課題である。

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

安倍首相は、今国会を「働き方改革国会」と位置付け、「構造改革の柱となる改革」「民間投資を喚起する成長戦略」などとして実施をめざしている。しかし、法案の根拠となつてはいる労働時間調査に「異常値」が多数見つかり全ゲータの2割を削除するなど、法案の根拠の信頼性が失われた。「働き方」はずべての国民に密接に関わる重要課題であり、命と生活にかかる問題である。

安倍自公政権は、数を背景に常軌を逸した国会運営に終始し、数々の疑惑や閣僚の問題発言などにけじめをつけられないばかりか、改ざん・隠ぺいなどにより政治の信頼を著しく失墜させた。このような政権に憲法を語る資格はなく、改憲など言語道断である。

国労が置かれた現状は、国鉄世代の退職と次世代への運動引継ぎの過渡期を迎えている。今後の運動と組織をどのように継承し発展させていくのかは直面する大きな課題である。国労は、こ

の間「安全・仕事総点検運動」を通じて、職場からの運動構築をめざしてきた。会社との労使関係は、全国一社への対応は本部が行っているが、JR各社に関しては対応するエリア本部が労働協約を締結し、交渉などの運動を展開してきた。この現実を踏まえ、組合員に責任を持ち、JR及びグループ会社で働く仲間の負託にこたえる闘いを構築する体制を追求しなければならない。

さらに組織現状を踏まえ、次世代への国労運動の継承と組織展望を示していくのが大きな役目である。そのためにも本部と各エリア本部が連携を強化

し、様々な角度からの議論を積み重ねていくことが求められる。

私たちを取り巻く情勢は、大変厳しく課題も山積しているが、それらすべての闘いに国鉄労働組合に結集するすべての仲間が総力をあげて闘うこととする。

2. 闘いの柱

(1) 職場からの闘いを構築し、分会活動をはじめとする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) 2019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。

IV. 闘いの目標

1. 賃金引き上げ、賃金制度改善の闘い

- ① 2019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 期末手当に関する要求実現

- ④ 各種手当の改善
- ⑤ 臨時・契約社員を含めたJRおよ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

- ② 強化と交通労働者の労働条件改善
- ③ 慢性化する要員問題の解消
- ④ 勤務制度の改善、労働基準法・労働安全衛生法等の遵守
- ⑤ 労働協約に関する要求実現
- ⑥ 安全・安定輸送の確立
- ⑦ 本人同意を基本にした出向・配転等の実施と協定化
- ⑧ 労働時間短縮、「サービス労働」の根絶
- ⑨ 年休の完全取得、非稼働日の完全確保に必要な要員配置
- ⑩ 私傷病欠勤に対する賃金カットの廃止
- ⑪ 50歳以上の在職条件の改善、65歳

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推進、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適用範囲拡大
- 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
- ⑦ 定年制の実現
- ⑧ 社員乗車証制度の改善
- ⑨ 過労死をはじめとする労災の絶滅
- ⑩ 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

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 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 ワンマン化・多能工化の見直し
- ⑥ 鉄道に関する公害・防災対策の強化
- ⑦ 交運労協・ITFを中心とする交通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 2019年春闘に関する調査の実施
- ② 「安全総点検」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阻止、労働法の改悪反対、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 安保法制、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31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いく。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、地方鉄道を中心に巻き起こる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緩和から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「JR30年検証委員会」報告を活かし、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る。

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、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 J R貨物における社員犠牲の人員費抑制策に反対し、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。

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・同一賃金を目指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。

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長時間労働を野放しにする「働き方関連法案」に反対し、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、プロパー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条の施行に基づき、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らる。

(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 J R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、重大事故やそれにながりが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 労働安全衛生法の学習を深め、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人権問題からも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 I T F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、O B・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 J R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 J R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) 「J R 30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 国土強靱化の名による「高速道路」等の建設の動きに対しては、財源、公共交通への影響、「環境に優しく交通権を保障する総合交通政策」の確立の立場から取り組みを行う。

⑤ 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3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. 2019年春闘の闘い

昇、回答額は1,466円アップの8,621円だった。賃上げ率は5年連続で2%を超え回答額は1994年以来的水準となったが、安倍首相の要請には及ばなかった。

(2) JR各社の回答は、昨年同様から上回る会社が多かったが、JR貨物が19年振りの有額回答を示し、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、国労組合員の努力によるところが大きく、連結グループ会社における親会社の影響力が少なからずあることを示しているといえる。

(3) 安倍政権は、すでに「働き方改革関連法案」を閣議決定し、国会に提出した。厚生労働省のデータに異常値があった問題を受けて、裁量労働制の適用拡大は見送られたが、一定の年収等を条件に、労働時間、休日、深夜の割り増し賃金の規定等を適用除外とする「高度プロフェッショナル制度」が盛り込まれているなど、企業にとつてのメリットが前面に出ている。労働者にとつては、8時間労働制が適用されず、時間外労働や休日労働をしても、残業代が出ないばかりか、過労死しても自己責任とされてしまうなど、長時間労働を助長するものでしかない。また、残業時間の上限規制が法制化されることになった

が、繁忙期には特例で年間720時間を認め、1カ月では休日労働を含めて過労死ラインである100時間未満の残業を認めており、きわめて不十分なものといわざるを得ない。

(4) 2018年春闘においては、国労組織の基盤である職場からの春闘構築をめざし、地域春闘の構築や安全・安定輸送確立、組織拡大を視野にいたれた闘いに全力をあげてきた。2019年春闘においても、この取り組みを踏襲しさらに強化する。景気回復や企業業績の好調にともなう内部留保の積み増しの中にあつて、賃金上昇が伴っていない労働分配率の改善を求め、さらには改憲反対や労働法制改悪などの課題を地域の仲間と共に闘う春闘となる。

(5) 具体的には、次期中央委員会で方針を確立することになるが、職場の闘い、地域の闘いを柱に、国労が掲げる交通政策の実現やJRグループ全体の賃金底上げを求めなければならぬ。また、2018年春闘で課題となった統一要求の在り方や夏季手当への対応、大衆行動のあり方などについては今後も機関会議などで議論を深めることとする。

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) 2018年春闘は、安倍首相が5年連続で主導する「官製春闘」を打破し、生活改善できるのが焦点となった。経団連が4月25日発表した2018年春闘の第1回集計では、定期昇給やベースアップを含む大手企業の月例賃上げ率は平均で2.54%と前年より0.36ポイント上

- 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。
- ② 各職場から春闘を闘う態勢確立をはかり、組合員が主人公となる創意工夫した闘いを創出し、全体的な闘いの高揚を作り上げていく。
- ③ J R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・政策要求や構造的矛盾解消を求める要求を全体化し、中央行動など国労全体で取り組む。
- ⑦ 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」の呼びかけにこたえ、平和・護憲を求める諸闘争に総力をあげて取り組む。
- ⑧ 安倍自民党が目論む憲法改悪阻止、過労死基準の残業規制に反対、労働時間規制緩和・解雇自由法制反対、脱原発・原発廃止、年金改悪

反対、消費税増税反対、特定秘密保護法・安保法制・「共謀罪」法廃止、オスプレイの配備・拡大反対、沖縄の反基地の取り組みなど、政治課題と結合した闘いを強化する。

⑨ 全職場から要求実現にむけたストライキ態勢を確立する。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で決定する。

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エリアにおいては、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」の作成や「速報」の発行などを通じて今日まで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、J R各社が業績配分を「賃上げ」から「手当」へシフトする傾向が表れているが、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なる。顕著となっている会社間の「格差」は正、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J R三島・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J R西日本・年間臨時給方式や、夏季手当を春闘期に交渉するJ R各社が拡大する等、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、今後のJ R各社の動向を踏まえて、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. J R健保・年金等の 改善に向けて

(1) J R健康保険組合の現状と保険料率問題について（略）

(2) 安全・安心の社会保障制度の確立にむけて

安倍政権がめざす社会保障の「改革工程表」は、「歳出全般の聖域なき徹底した見直し」を掲げて、医療・介護・年金・生活保護の切り捨てが中心である。医療費では、4月から紹介状なしでの大病院受診の追加負担の対象の拡大が図られるほか、入院時の食事は一食当たり460円と100円の値上げがされる。さらに75歳以上が加入する後期高齢者医療では、低所得者の保険料軽減のための特例を縮小、年金収入が211万円の場合、月平均5,400円が890円負担増の6,290円になる。そして厚生年金が据え置かれる中で、介護保険料や後期高齢者医療の保険料が多く自治体で引き上げられるため、実質的に引き下げになる。

また、国民健康保険は4月から財

政運営主体の市区町村から都道府県への移行に伴い、厚労省の調査によると4割の市区町村で引き上げが見込まれている。さらに生活保護についても生活扶助を最大5%削減が10月から狙われており、子育てについて一定の改善はあるものの、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、社会保障関係団体、退職者の会、年金者組合、安心年金つくり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、日常活動の積み上げから、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拡大経験交流集会を開催し、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振り返り、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 また、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。

(2) 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て団体交渉等を強化していく。

① 2019年1月末に招集を予定している第189回拡大中央委員会までを第1ゾーンとする。

② 第189回拡大中央委員会で到達点と中間的総括を行った上で、2019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。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「組織拡大経験交流集会」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88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、平成採用者の国労加入の促進と、平成学習交流にも力を入れて活動してきた。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。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、「団結集会」「平和友好祭運動」「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、この間、男女平等・女性の権利確立、労働条件改善をめざして活動を展開してきた。

JR各社は、女性社員に対しても例外なく深夜業務を導入しながら、パート・契約社員の拡大など非正規雇用施策を強力に推し進めている。

正規雇用への登用試験制度はあるが、合格者は少数であり、女性はさらに厳しい情勢にある。関連会社での女性活用も低条件での就労など問題も多い。病院職場では二交代制勤務の導入により、長時間労働など問題点も多く、施設や駅職場でも、女性社員が安心して健康で働き続けられる職場環境にはほど遠く、今後も職場環境改善や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。この観点に立ちながら、引き続き活動を強化していく。

具体的には

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 権利意識を高めるための学習を強化し、組織拡大にむけた「一声運動」を取り組んでいく。
- ④ 反戦・反基地・脱原発・憲法改悪阻止などの運動を一層強化していく。
- ⑤ 「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。
- ⑥ 「青年・女性・家族春闘行動委員

会」の活動を中心に、春闘時の中央行動を取り組む

■家族会の活動について

家族会は、「青年・女性・家族行動委員会」を中心として活動するとともに、各地方組織と連携しながら交流と活性化を進めている。しかし、運動の基盤にしてきた宿舍での世話役活動などは、限られた地方となり一部役員の献身的な奮闘に依拠している。今後とも各地方は家族会の拡大を意識的にすすめて、各機関と連携し交流会や学習会を計画的に呼びかけていく。

具体的には

- ① JR職場の実態を知るための交流を意識的に強め、要請に基づき役員派遣をおこなう。
- ② 国労が取り組む学習会や交流会、集会などに参加を呼びかける。
- ③ 女性の権利や平和とくらしを守る課題での学習会など、各地方組織は連携して取り組む。
- ④ 本部が毎年実施している「家計簿調査」に取り組む。
- ⑤ 「青年・女性・家族行動委員会」を中心として、青年部や女性部との交流・共同行動を進めていく。
- ⑥ 家族会強化資金として、年末手当てに組合員一人1,000円を

ンパを取り組む。

■事業活動等について

事業活動は、組合員・家族の世話役活動の観点から、以下の取り組みを推進する。

- 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「新生きるためのがん保険」Daysの全員加入をめざし、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みを進めている。

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ない実態にある。

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・仕事総点検」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、2019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

安倍政権は、「世界で一番企業が活躍しやすい国」づくりのための「働き方改革」関連法案を国会に提出している。過労自殺が社会的な問題となり、世界から「日本人は働き過ぎ」と揶揄され、「k aroshi」が国際的な共通語として使われるなど異常な事態にある。この事態を受け、残業時間の上限規制を罰則付きで法制化している。しかし、特例で繁忙期には、過労死ラインの1カ月100時間を認めているなど、極めて不十分。さらには、労働時間、休日、深夜の割増賃金の規定等を適用除外する「高度プロフェッショナル制度」が盛り込まれている。

安倍政権がめざす「企業が活躍しやすい国」と「労働者が活躍する」ことは別である。この法案で過労死がなくなるとは考えられず、「企業が活躍する」裏側では、労働者は機械のように働かされ、長時間労働が助長され過労死さえも自己責任にされかねない。これが「働き方改革」の中身である。

会社は毎年「事業計画」を策定し、それに基づく施策、いわゆる効率化・合理化施策を提案する。労働者の働き度を少しでも上げ、会社にとって効率的に働く仕組みを作ることが目的となる。それが会社の利益を上げることになるからである。会社の利益を生むのは、労働者だからである。

私たちは、労働者として一人では立ち向かうことができない会社に対し、労働組合に加入し、団結した力によって労働者が少しでも安心して・安全に働くことができる労働条件と環境整備などに取り組んでいる。春闘期における賃上げ闘争もその一環である。

会社の経営理論と労働者思想のぶつかり合いが職場で日常的に起きる。労働者としてのものの見方・考え方を身に付け、組合員一人ひとりが労働組合に結集する意味を学び、日々努力しなければならぬ。特に青年層の学習は、将来を展望するとき、必要不可欠である。

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は貴重であり、人間を一回り大きくさせてくれる。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、正しい情報源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て努力するとともに、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

安倍政権により「格差と貧困」が一層拡大し、平和憲法がなし崩し的に危機にさらされる中で、JR職場においても効率化が一層進み、業務の委託化があらゆる系統で進むなど、相対的な労働力不足と低賃金・長時間労働が常態化している。

国労はこれまで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の闘いに全力をあげてきた。

安倍政権は、「働き方改革」として労働者が勝ち取った1日8時間、週40時間という最低限の労働規制を根底から破壊し、労働法制の改悪を強行しようとしている。このことは労働者が長い闘いのなかで営々と築きあげてきた権利を全否定する暴挙であり断じて認められない。

「安倍一強」といわれながら、民意を踏みにじって安全保障関連法や「共謀罪法」をことごとく強行成立させてきた安倍政権だが、強引な政治手法や首相自らの疑惑が指摘される森友・加計問題、国会での虚偽答弁や資質に欠ける閣僚の擁護等によって国民の不信が高

まり、内閣支持率は急落している。

このような政治の転換や平和をめざす闘い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、労働弁護団や市民と連携した運動が必要である。また国労は交運労働に結集し、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取り組んできたが、さらに各県やブロック、地区、及び、鉄・軌道、バスなどの各部会での取り組みを進めていくこととする。

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、共闘組織の拡大と連帯の輪を拡げ、大衆行動の更なる前進に向けて取り組みを強化することが求められている。

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

憲法施行から71年を迎えた5月3日、「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6万人が参加した。集会では「安倍改憲NO！3,000万人署名」が1,350万筆に達したと中間報告されたが、戦後72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。

こうしたなか、2018年度予算案の防衛関係費は、米軍再編経費を含む過去最大の5兆1,911億円となった。昨年度比1・3%増で安倍政権発足後、6年連続の増加となり、北朝鮮の核・ミサイル開発の進展を受け、弾道ミサイル防衛体制や日本周辺の警戒監視能力の強化を行うなど「戦争できる国づくり」に向けて平和憲法の空洞化が着々と進められている現実を見過ご

すことはできない。

一方、東京電力福島第一原発事故から7年が経過したが、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。

現在、官民一体で進められている英国での原発新設プロジェクトに対し、メガバンクと国際協力銀行(JBIC)を含む銀行団が、総額1・5兆円規模の融資を行い、総額3兆円規模に上る原発輸出を、政府主導の「オールジャパン体制」で後押ししている。

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ているものの、政府は「技術を絶やさないためにも、英国のプロジェクト獲得は必要」との立場で、全面支援の姿勢を崩していない。

国労は昨年、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。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かねばならない。そのためにも、国労被爆者対策協議会による広島・長崎における慰霊式典の開催をはじめ、被爆者対策協議会のさらなる運動の強化、発展のために、全組合員一人1年間200円を目標にカンパを取り組んでいくこととする。その上に立つて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153カ国の690組合、450万人以上が加入しており、1896年にロンドンで結成され、現在、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回開催される世界大会(次回以降は5年に1回となる)は、今年10月にシンガポールで開催される。前回の世界大会ではグローバル経済が地球規模で貧困と格差を一層拡大させているなかで、交通運輸産業労働者の公正な賃金、雇用確保、安全な仕事、年金、失業時の保護や育児支援などの取り組みを強めていく重要性が強調された。同時に平等や差別、暴力からの自由を求めるとともに、交通労働者の結社の自由、団体交渉が必要であることがあらためて確認された。

今次世界大会にも国労から代表を派遣するとともに、世界の労働者にかける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

昨年10月に行われた衆議院選挙において、与党は「憲法改正」の発議に必要な3分の2を超える313議席を確保した。安倍政権はこの数の力で「特定秘密保護法」の成立、「集団的自衛権」の閣議決定、「戦争法」の強行成立、1980年代から3度廃案となっていた「共謀罪法」を強引に成立させ、沖縄辺野古への新基地建設、歴史認識の改ざん、原発再稼働など、憲法改悪への地ならしを行ってきた。

「働き方改革」では「企業が活躍しやすい国づくり」で過労死ベースの残業時間を認め、「同一労働同一賃金」「残業代ゼロ法案」「解雇金銭解決制度」など、労基法の改悪を目論み、格差の是正を放置し、労働者の健康・生活が一層脅かされてようとしている。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、2020年の東京オリンピックにあわせて常磐線の全線開通をもって、福島第一原発事故を強制的に「収束」させようとしている。こうした社会状況を踏まえたとき、政治闘争の重要性を認識し、労働者が安心して働き、生き続けられる社会の確立に向けて一層奮闘することが重要である。そのためにも2019年夏に行われる参議院選挙に向けて、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。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、昨年4月1日に30周年を迎えた。今後も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13日に「第115回通常総代会」が「全労済ホール スペース・ゼロ」で開催されるが、「あらたな経営計画（3カ年）」の最終年度として、2年度目まで取り組んできた諸課題への点検と総括を今年度中に行い、将来的志向とその視野に立った次期の「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られている。

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こととなっている。

国労は総代会での決議に基づき、「あ

らたな経営計画（3カ年）」の最終年度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) 火災共済にセツト加入できる「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、2019年1月の制度改正を見据え、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 火災共済とセツト化した「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) 貸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。

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5日、「労働金庫運動中央推進会議 第41回全体会議」が開催された。従来の会議と異なり、分散会形式で5つのグループに分かれ、オブザーバー組織や労金協会役員も参加して、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工夫して取り組んでもらいたいとした。

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新規加入組合員にも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。

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(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

VI. 財政の確立

2018年度予算は、〇〇〇〇〇名で編成する。

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. 2018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。

VII. 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。

国労規約等の一部改正(案)について

国労本部は、組織を取り巻く現状を見据えながら、5年後の組織状況を想定した規約・規則の抜本的改正についての具体的検討を行うため、中央執行委員会の諮問機関として「国労規約等検討諮問委員会」を設置し検討を図ってきたが、このたび諮問委員会の最終答申が出された。その答申内容を全国組織検討委員会に報告後、第14回中央執行委員会(5月24日開催)は答申通り確認し、次の通り国労規約の一部を改正する(案)について「別表」内容で職場討議に附し、第87回定期全国大会に提案することとした。あわせて本部旅費規則の一部改正(案)も掲載するので今後行われる全国大会代議員選挙と併せて職場での十分な討議を行うこと。

2018年5月24日 第14回中央執行委員会

「国労規約等検討諮問委員会」の議論経過および結論・要約

1. 議論経過について

- (1) 組織の現状認識と規約改正の必要性については全体で一致した。
- (2) 改正が必要と思われる項目を抽出し、規約上の文言整理が可能な項目と抜本的な議論が伴うものを整理した。
- (3) 文言整理が可能なものは議論を重ね、現状に対応できる規約とすることを基本とした。
- (4) 抜本的な議論が必要な項目は一定の議論を重ね、中央執行委員会に委ねることとした。
- (5) 議論した項目は以下である。

- ・ 第7条 地方本部および〈第7条解釈〉地方本部の設置箇所
- ・ 第8条 地区本部・支部・分会・班

機関の設置と団体交渉の単位について

2. 結論について

- (1) 「第7条 組合に地方本部をおく。」ならびに「〈7条解釈〉地本の設置箇所」について、組織の現状に鑑み、規約上の扱いについて引き続き早急な検討を行う必要がある。
- (2) 「第8条 地区本部・支部・分会・班」
 - ① 「第8条 地方本部に地区本部・支部をおく」を「おくことができる」とする。
 - ② 「地区本部・支部は、原則として地域毎又は府県別毎に設け、団体交渉の単

- ・ 第12条 青年部・女性部
- ・ 青年・女性部の現状について
- ・ 第14条 全国協議会
- ・ 全国協議会の現状について
- ・ 第17条 地区本部・支部・分会の機関
- ・ 組織の現状と運動の展開について
- ・ 第18条 会議の成立と議決
- ・ 組織減少に伴う成立と議決について
- ・ 第24条 中央執行委員会および〈第24条運用〉統一対応
- ・ 統一対応の課題について
- ・ 第30条 組合員の権利と義務
- ・ 組合員の多様化(社員・再雇用・グループ会社など)にともなう権利と義務について
- ・ 第36条 代議員の選出、第38条 中央委員の選出
- ・ 組織の現状と運営のあり方について
- ・ 第40条 中央本部の役員、第43条 役員の任期
- ・ 役員配置と任期について

位とし、決議執行の機関とする。」を「地区本部・支部は、原則として地域毎又は府県別毎に設け、決議執行の機関とする。また団体交渉の単位とすることができる。」に改める。

③ 「但し、工場・自動車・電気(工事・給電)・工務(工事・建築)・船舶においては」の「船舶」を削除する。

④ 第8条2項「分会は、原則として事業場及び地域毎に設け、団体交渉の単位とし」の「団体交渉の単位とし」を削除し、「分会は、原則として事業場及び地域毎に設け、決議執行の機関とする。」とする。

⑤ 第8条3項「班の設置基準は、地方本部(北海道・四国・九州はエリア本部)毎に定め、団体交渉の単位とすることができる。」の「団体交渉の単位とすることができる」を削除し、「班の設置基準は、地方本部(北海道・四国・九州はエリア本部)毎に定める。」とする。

(3) 「第12条 青年部・女性部をおく」を「おくことができる」とする。

(4) 「第14条 全国協議会をおく」を「おくことができる」とする。

(5) 「第17条 地区本部・支部・分会に次の機関をおく。」の「大会・委員会・執行委員会」を「大会・執行委員会。必要により委員会をおくことができる」とする。

(6) 「第18条 会議の成立と議決」については、組織減少に伴い、諸会議の開催等、機関運営が困難となっている現状もあり、成立と議決のあり方について引き続き早急な検討を行う必要がある。

(7) 「第24条 中央執行委員会」について

① 「(4)団体交渉を行ない協定に達したとき、中央執行委員長の名で調印すること」を「(4)本部が対応している会社との団体交渉において協定に達したとき、中央執行委員長の名で調印すること」とする。

② 「第24条 運用」の「1. 統一対応の課題」については、引き続き検討を行う必要がある。

③ 「2. 統一対応に関する経過の承認」の「統一対応課題について全国大会又は中央委員会での執行経過の承認を行なう」を「本部が対応する全国一社の統一対応課題については、全国大会又は中央委員会での執行経過の承認を行なう」とする。

(8) 「第30条 組合員の権利と義務」について、組合員の多様化(社員・再雇用・グループ会社など)が進むなか、権利と義務については今後も平等にされたい。

(9) 「第36条」及び「第38条」の代議員・中央委員の選出基準について、組織の現状に鑑み、規約上の扱いについて引き続き早急な検討を行う必要がある。

(10) 「第40条 中央本部の役員」及び「第43条 役員の任期」について、組織の現状に鑑み、規約上の扱いについて引き続き早急な検討を行う必要がある。

3. 国労規約等検討諮問委員会の構成(9名)

委員長 松川 聡(本部書記長)
委員 佐々木隆一(本部執行副委員長)

佐藤 裕樹(本部総務財政部長)

菊地 宏之(北海道本部書記長)

伊藤 隆夫(東日本本部書記長)

上野 力(東海本部書記長)

青木 達夫(西日本本部書記長)

大江 康昭(四国本部書記長)

岩元 孝信(九州本部書記長)

4. 委員会の開催日程

第1回諮問委員会	2017年11月29日
第2回諮問委員会	2017年12月17日
第3回諮問委員会	2018年1月16日
第4回諮問委員会	2018年2月16日
第5回諮問委員会	2018年4月16日

【別表】

国労規約の一部改正 (案)

現 行	改 正
<p>(地区本部・支部・分会・班)</p> <p>第8条 地方本部に地区本部・支部をおく。</p> <p>地区本部・支部は、原則として地域毎又は府県別毎に設け、団体交渉の単位とし、決議執行の機関とする。</p> <p>但し、工場・自動車・電気(工事・給電)・工務(工事・建築)・船舶においては職能支部とすることができる。広地域にわたる職能支部の分会は、最寄りの地域支部に参加し、地域における活動について連絡と調整をはかる。<u>(傍線削除)</u></p> <p>2 地区本部・支部に分会をおく。</p> <p>分会は、原則として事業場及び地域毎に設け、<u>団体交渉の単位とし</u>、決議執行の機関とする。<u>(傍線削除)</u></p> <p>3 分会に班をおくことができる。</p> <p>班の設置基準は、地方本部(北海道・四国・九州はエリア本部)毎に定め、<u>団体交渉の単位とすることができる</u>。</p>	<p>(地区本部・支部・分会・班)</p> <p>第8条 地方本部に地区本部・支部を<u>おくことができる</u>。</p> <p>地区本部・支部は、原則として地域毎又は府県別毎に設け、決議執行の機関とする。<u>また</u>団体交渉の単位と<u>することができる</u>。</p> <p>但し、工場・自動車・電気(工事・給電)・工務(工事・建築)においては職能支部とすることができる。広地域にわたる職能支部の分会は、最寄りの地域支部に参加し、地域における活動について連絡と調整をはかる。</p> <p>2 地区本部・支部に分会をおく。</p> <p>分会は、原則として事業場及び地域毎に設け、決議執行の機関とする。</p> <p>3 分会に班をおくことができる。</p> <p>班の設置基準は、地方本部(北海道・四国・九州はエリア本部)毎に<u>定めることができる</u>。</p>
<p>(青年部・女性部)</p> <p>第12条 組合に青年部・女性部をおく。</p> <p>青年部は29歳以下の男子組合員で、女性部は女性組合員でつくり、それぞれの特殊な活動を、この規約の範囲で推進することができる。</p> <p><第12条 運用></p> <p>当面青年部は29歳以下を35歳以下に年齢を引き上げる。</p>	<p>(青年部・女性部)</p> <p>第12条 組合に青年部・女性部を<u>おくことができる</u>。</p> <p>青年部は29歳以下の男子組合員で、女性部は女性組合員でつくり、それぞれの特殊な活動を、この規約の範囲で推進することができる。</p> <p><第12条 運用></p> <p>現行通り</p>
<p>(全国協議会)</p> <p>第14条 組合の補助機関として全国一社の日本貨物鉄道会社、ソフトバンクテレコム会社、鉄道情報システム会社、公益財団法人鉄道総合技術研究所、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、JRから分離されたバス会社に中央本部の指導により交渉機能を有する全国協議会をおく。</p> <p>全国協議会の設置要綱は別に定める。</p>	<p>(全国協議会)</p> <p>第14条 組合の補助機関として全国一社の日本貨物鉄道会社、ソフトバンクテレコム会社、鉄道情報システム会社、公益財団法人鉄道総合技術研究所、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、JRから分離されたバス会社に中央本部の指導により交渉機能を有する全国協議会を<u>おくことができる</u>。全国協議会の設置要綱は別に定める。</p>

現 行	改 正
<p>(地方本部・地区本部・支部・分会の機関)</p> <p>第17条 地方本部に次の機関をおく。 大会・委員会・執行委員会 地区本部・支部・分会に次の機関をおく。 大会・委員会・執行委員会 班については、地方本部（北海道・四国・九州はエリア本部）が決めるところによる。</p>	<p>(地方本部・地区本部・支部・分会の機関)</p> <p>第17条 地方本部に次の機関をおく。 大会・委員会・執行委員会 地区本部・支部・分会に次の機関をおく。 大会・執行委員会。<u>必要により委員会をおくことができる。</u> 班については、地方本部（北海道・四国・九州はエリア本部）が決めるところによる。</p>
<p>(中央執行委員会)</p> <p>第24条 中央執行委員会は、大会又は中央委員会の決議を執行するほか次のことを取り扱い、その処理について大会と中央委員会に責を負う。 (4) 団体交渉を行ない協定に達したとき、中央執行委員長の名で調印すること。</p> <p>2. 統一対応に関する経過の承認 統一対応課題について全国大会又は中央委員会でその執行経過の承認を行なう。</p>	<p>(中央執行委員会)</p> <p>第24条 中央執行委員会は、大会又は中央委員会の決議を執行するほか次のことを取り扱い、その処理について大会と中央委員会に責を負う。 (4) <u>本部が対応している会社との</u>団体交渉を行ない協定に達したとき、中央執行委員長の名で調印すること。</p> <p>2. 統一対応に関する経過の承認 <u>本部が対応する全国一社の</u>統一対応課題については、全国大会又は中央委員会でその執行経過の承認を行なう。</p>

本部旅費規則の一部改正 (案) について

国鉄労働組合本部旅費規則第7条の<運用>ならびに第8条を以下の通り改めることとする。

現 行	改 正
<p>第2章 内国旅行の旅費 (航空賃)</p> <p>第7条 航空賃は、中央執行委員会の承認した航空旅行について支払い、その額は現に支払った旅客運賃による。</p> <p><運用> 正規運賃に<u>80%</u>を乗じた金額を支払う。ただし、予定した会議を入れて5日以内に招集した場合は正規運賃とする。</p>	<p>第2章 内国旅行の旅費 (航空賃)</p> <p>現行通り</p> <p><運用> 正規運賃に<u>70%</u>を乗じた金額を支払う。ただし、予定した会議を入れて5日以内に招集した場合は正規運賃とする。</p>
<p>(日当及び宿泊料)</p> <p>第8条 日当及び宿泊料は、業務のため出張地に滞在した日数及び泊数に応じ、別表1号表により支払う。但し、天災その他止むを得ない事由によって要した日数および泊数はこれを通算する。</p> <p>「別表」第1号表 日当 <u>1,500円</u></p>	<p>現行通り</p> <p>「別表」第1号表 日当 <u>1,000円</u></p>

