

第 89 回定期全国大会議題

と き 2020 年 9 月 18 日

と ころ 新橋交通ビル（書面）

2020 年度運動方針（案）

国鉄労働組合

メインスローガン

つくろう職場に労働運動を！

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. 2021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九州会社の安定経営に向けた支援策の継続、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て、人と環境にやさしい交通政策の実現をめざそう！
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. 旅客・貨物輸送における新型コロナウイルス感染症拡大防止につとめ、解雇や雇い止め、労働条件の改悪等を許さず、医療・介護・福祉をはじめ、職場・地域で働くすべての仲間の命と健康、生活と雇用を全力で守り抜こう！
11. 各種選挙をはじめとする政治闘争を強化しよう！

目 次

スローガン	
はじめに	3
I. 情勢の特徴	5
1. 国際情勢の特徴	5
2. 国内情勢の特徴	7
3. JRを取り巻く情勢の特徴	9
II. 闘いの総括	13
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.....	13
2. 2020年春闘の取り組み	15
3. 組織強化・拡大の取り組み	17
III. 闘いの基調	19
IV. 闘いの目標	22
V. 一年間の諸課題と闘い	25
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	25
2. 2021年春闘の闘い	28
3. 労働協約改正と期末手当獲得の闘い	30
4. JR健保・年金等の改善に向けて	30
5. 組織の強化・拡大と権利確立をめざして	32
6. 調査・点検活動の前進をめざして	36
7. 労働者教育・文化の充実と情宣活動の取り組み	37
8. 共闘運動の前進をめざして	37
9. 平和と民主主義を守る闘い	38
10. 国際連帯活動の前進をめざして	40
11. 政治闘争の強化について	41
12. 政党と労働組合の関係について	42
13. 全国交運共済生協の加入促進について	42
14. 労金運動の推進について	43
VI. 全国協議会の現状と今後の活動について	44
VII. 財政の確立.....	49
VIII. 闘いの展開	49

はじめに

国労は、昨年7月30～31日、静岡県伊東市で第88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、労働条件改善、安全・安定輸送の確立や安倍政権が目論む憲法改正を許さず、平和と民主主義を守る闘いに組織の総力をあげることを確認した。そして、1月25日に開催した第190回拡大中央委員会では、2020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全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、2020年を憲法改正の年と位置付け、これまで特定秘密保護法や共謀罪、戦争法の強行採決や自衛隊の中東派遣を閣議決定させ、日米同盟の強化と自衛隊の軍備増強を推し進め、「戦争する国づくり」に向け突き進み、そして、総仕上げともいふべき憲法改正に踏み出そうとしている。憲法の理念を踏みにじり、憲法9条に自衛隊を明記し、軍隊へと変えようとしている。

また、「県民に寄り添う」としながら、沖縄県民の民意を無視し、辺野古新基地建設の強行埋め立てや、原発被災者への支援打ち切りなど、森友・加計学園問題やデータ改ざん、桜を見る会など、自身の疑惑に説明責任を果たそうともせず、政治姿勢が問われている。私たちは、平和憲法と立憲民主主義を踏みにじる安倍政権の暴走に歯止めをかけ、憲法と民主主義を守るためにも政治の転換に向けて取り組みを強めなければならない。

本部は昨年、「5年ビジョン」を提起し、取り組みを進めてきた。2023年度までの組織人員の推移を見ると、国鉄世代の大量退職に伴い、組織の減少と組合費収入の急激な減少は避けて通れない。厳しい現状を直視し、対応策を取り組まなければならない。この共通認識に立ち、全機関が一致協力してこの難局を乗り越えることが必要である。そのために、組織の強化・拡大運動は必要不可欠であり、国労運動の継承・発展、さらには次世代の育成に向けた組織をつくっていかなければならない。

JR東日本では、JR東労組が2018年春闘時の混乱に続き、今年2月には組織が再分裂し、新労組が結成された。社員の約7割は組合未加入といわれている状況で、社友会が組織されてきているが、職場の労働条件や制度の改正には、労働組合が必要であり、その必要性を訴えて理解を求め、日常的な取り組みの中から組織拡大につなげることが求められている。

昨年、一昨年と数十年に1度と言われる自然災害が日本列島を襲い、昨年は9月から10月にかけて台風15.17.19号が連続して上陸し、東日本管内を中心に広範囲にわたって大きな被害をもたらした。本部はこの大規模自然災害に対し「緊急義援金カンパ」の取り組みを行い、全国から多くのカンパが寄せられ、被災された組合員に義援金として届けることができた。あらためて「仲間を大切にする」国労の取り組みとなった。

今年に入って、中国湖北省武漢市から発生したとされる「新型コロナウイルス」は、当初は中国への渡航歴がある人を対象とされていたが、1月28日に国内で最初

の感染者が確認され、2月14日にははじめて感染症による犠牲者が発生した。3月13日には「新型インフルエンザ等対策特別措置法」の改正が成立し、「新型コロナウイルス対策」にも適用となった。

4月7日、安倍首相は東京・神奈川・埼玉・千葉・大阪・兵庫・福岡の7都府県に感染拡大を防ぐための「緊急事態宣言」を発出し、当初は5月6日までの約1ヵ月としていたが、その後13都道府県にまで拡大し、5月4日には途中での解除もあり得るとしながらも5月31日までの約1ヵ月間の延長が公表された。

この間、全国の小・中・高校の休校要請や、不要・不急の外出自粛、人が密集する箇所への休業要請等が出され、補償もままならない中での休業を強いられ、倒産や廃業にまで追い込まれており、早急に抜本的な対策が必要となっている。

一方、JR内では、経験したことのない移動の自粛などによって、人の流れが大きく変化し、乗車率が軒並み一桁台になったり、減便も余儀なくされるなど、経営にも大きく影響している。また、在宅勤務やテレワーク、一時帰休等が行われ、さらに多くの組合員が不安な職場環境に置かれているが、自らも感染の危険に晒されながら、日々業務に専念している医療職場の仲間から敬意を表す。

JR各社は、要員削減と効率化を進め、グループ会社やパートナー会社への業務移管や経営の多角化などを行いながら、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、現場では系統を問わず技術継承が大きな課題となっている。これは鉄道本来の安全問題に直結するものであり、JR世代への技術継承は急務となっている。

また、JR内では依然として労働災害が多発している。こうした情勢のなかで労働組合の果たす役割は大変重要であり、グループ企業総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。

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、今春闘から、一連の機関会議や諸行動が相次いで中止に追い込まれ、今次定期全国大会は、書面審議による開催を余儀なくされた。しかしながら、この間、私たちはさまざまな手段によって意思疎通を行ない、厳しい情勢に向き合いながら闘いの前進をはかってきた。

国労は1946年の結成以来、いかなる困難な局面においても組合員の生活と雇用、家族を守るため、一枚岩の団結を大事にしながら常に組織の展望をつくり出してきた。お互いが直接顔を合わせ、議論を積み重ねることが国労運動の基本であり、これからも最大限追求していかななくてはならない。

新型コロナウイルス感染症によって、あらゆる活動がことごとく制約を受ける困難な状況にあっても、ひるむことなく、結束を固めてこの難局を乗り越えていくことが求められる。

次世代を担う仲間のために国労運動を継承し、さら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) 2019 年末から全世界に猛威を巻き起こしている新型コロナウイルスの感染拡大は、世界各国の医療体制と経済に大きな打撃を与えている。1 月 23 日に中国湖北省の武漢が封鎖され、これに端を発したコロナウイルス禍は、今年に入りアジア圏から欧米各国へと急激に拡大し、3 月 12 日には WHO（世界保健機関）が「パンデミック」を宣言、以来、イタリア、スペインで中国の公表死亡者数を上回り、フランスやアメリカのニューヨーク市では都市封鎖（ロックダウン）が行われた。緊急事態宣言発令等による外出禁止による感染拡大防止が一斉に行われる中、クラスター（小規模集団感染）やオーバーシュート（爆発的患者急増）、ロックダウン（都市封鎖）、パンデミック（広範囲流行病）といった事態が相次ぎ、イタリアでは約 7,800 人の医療従事者が感染し、うち約 4,000 人が看護師という医療崩壊に至った。全世界における感染者数は、8 月に入って 2,000 万人を超え、死亡者数は 70 万人を超えるなど、20 世紀初頭に大流行した「スペイン風邪」以来の世界的な疫病との攻防となっている。

(2) トランプ米大統領は、11 月に迫る大統領選までの支持率拡大に意欲を注ぐものの、新型コロナウイルスへの対応の遅れは顕著で、全米で 500 万人以上が感染し、死亡者は 16 万人を超えている。ところがトランプ政権は証拠も明示せず、新型コロナ流行の責任を中国に押し付けることで、責任回避に躍起となっている。世界保健機関の運営にも「中国寄りで不公正だ」との不満を示し、資金拠出の停止を決め、欧州連合が主導した世界共同のワクチン開発のイベントにも不参加を決めるなど自国の利害だけに固執して背を向ける姿勢は、内外から批判を浴びている。一方中国側は、昨年 10 月 18 日から 27 日まで武漢で世界軍人体育大会が開かれ、米国など 105 カ国の軍人たちが参加したことを理由にあげ、「アメリカ軍が武漢に新型コロナウイルス感染症をうつした可能性がある」と主張するなど、感染源をめぐる両国間の責任のなすりつけ合いが熾烈となっている。

(3) 「米国第一」を唱えて国際協調に背を向けるトランプ政権は、政権浮揚につながるとなれば、他国との争いの火種に広げることが辞さない身勝手さが際立っている。米国は 1 月 3 日、イラン精鋭部隊のソレイマニ司令官を殺害した。根拠となる「差し迫った脅威」は明らかにされておらず、議会は政権の独断専行に懸念を強めるも

の、トランプ氏は「侮辱的だ」と決議案を非難して「敵の行動に果敢に応じることは憲法で認められている」とし、拒否権を行使した。第3次世界大戦を危惧する報道も出回る中、その5日後、イラクにある2カ所の米軍基地に報復のロケット攻撃が行われたものの、ウクライナ国際航空のボーイング737型機の撃墜が、イラン革命防衛隊が発射した地対空ミサイルによるものであったことが明らかになり、多数の乗客が乗る民間機を誤射する事態により、急速に鎮静化した。

(4) 韓国の大法院（最高裁判所）は2年前の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、ソウル高裁でも昨年6月に会社側の控訴が棄却された。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、今後も訴訟が続出する可能性も指摘されている。日本政府による半導体製造に必要なフッ化水素など3品目について韓国に対する輸出規制を発動するなど日韓関係は緊張の度を深めている。出口の見えない日韓関係が続く中、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大、パンデミックの中で行われた韓国の総選挙で与党が大勝したことを受け、長期化の懸念は避けられない情勢となっている。

(5) 流通を含めた世界経済が打撃を受ける中、国際通貨基金（IMF）は4月15日、定例の「世界経済見通し」を公表した。今回はフルバージョンが5月まで明らかにならず、公開されたのは、世界経済の現状と展望として政策対応などを俯瞰した第1章だけだった。しかし、その第1章のタイトル「グレート・ロックダウン（The Great Lockdown）」は世界の現状を雄弁に物語っている。今回示された2020年の予測値は-3.0%と、1月公表の見通しから-6.3%ポイントというきわめて大きな下方修正になった。数字の仕上がりとしてはリーマンショックを超え、世界大恐慌（1929年）以来の悪化となることを、ゲオルギエバIMF専務理事も強調している。シナリオは年内に感染が封じ込められることをベースとしていて、2021年は+6%とV字回復の軌道を描くと想定されている。一方で第二波、第三波の発生が懸念される新型コロナウイルスの感染終息時期を含め、希望的観測に過ぎないとの声もある。

(6) 全世界が、新型コロナウイルス感染症拡大阻止に取り組んでいる中、トランプ米大統領は、国際保健機関（WHO）を中国寄りとは非難し、WHOからの撤退を表明した。また、中国の香港への国家安全法導入（「香港国家安全維持法案」6月30日可決、7月1日施行）を理由に、香港への特別待遇停止にむけた手続きを開始した。11月のアメリカ大統領選挙を意識しながら中国に対する強硬姿勢を見せるトランプ大統領の思惑も絡んで、米中対立はこれまでの貿易摩擦を含めてより一層深刻な状況となっている。

2. 国内情勢の特徴

(1) 1月20日に召集された第201回通常国会では、積み残されている森友・加計学園疑惑、防衛省、厚生労働省、文部科学省による隠蔽や改ざん、「毎月勤労統計」

「賃金構造基本統計」の不正調査問題、桜を見る会問題から、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、不正や差別をめぐる様々な課題が山積している。にもかかわらず安倍首相は、新型コロナウイルスの感染拡大で政府に強い対策を求める世論を背に、性急に国会の改憲論議につなげようと画策を続け、大規模災害時対応を引き合いに、自民党改憲4項目の一つに掲げた「緊急事態条項」創設をめぐる議論を求める一方、国会議員にクラスター（感染者集団）が出る事態に備えるためにも必要だとして執拗に改憲論議を迫った。安倍首相は憲法記念日の5月3日に改憲派のオンライン集会に寄せたビデオメッセージで、緊急事態条項の新設に向けた議論を初めて促したが、「コロナ禍」を逆手に糸口をつかもうとする前のめりの姿勢に対して、野党だけでなく与党内からも「不急の議論」であり、現行憲法で対応可能だとする指摘が相次いだ。さらに検察官の定年を段階的に65歳へ引き上げる検察庁法改正案の国会上程に対して、俳優や演出家、ミュージシャンなど幅広く著名人からも三権分立と民主主義の根本を破壊する愚挙だとして500万件に及ぶツイッターのハッシュタグが寄せられるなど抗議の声が沸き起こった。そして5月15日には、野党から武田国家公務員制度担当相の不信任決議案が提出される一方、元検事総長をはじめ検察OBが「検察の人事に政治権力が介入することを正当化するものだ」として、異例の反対意見書を法務省に提出した。こうした世論の高まりを背景に5月18日、政府・与党は「国民の理解なしに国会審議を進めることは難しい」として今国会での成立を断念し、継続審議とする方針を確認した。

(2) 今年に入り一気に感染拡大が報じられることとなった新型コロナウイルスは、乗客2666人、乗務員1045人、計3711人を乗せた豪華クルーズ客船ダイヤモンド・プリンセス号で、香港で下船した乗客の1人が新型コロナウイルスに感染していたことが判明し、横浜港に係留され、乗員乗客を14日間、船内で待機させ、検疫を行ったことが発端となった。こうしたなかで3月24日、国際オリンピック委員会（IOC）、国際パラリンピック委員会（IPC）、公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会、東京都、日本国政府は2021年に開催される第32回オリンピック大会の新日程に合意した。これにより、オリンピック競技大会は2021年7月23日から8月8日、パラリンピック競技大会は2021年8月24日から9月5日まで開催されることとなったが、その見通しは不透明である。

(3) 新型コロナウイルスの感染が都市部で急速に拡大している事態を受け、安倍首相は、4月7日、東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡の7都府県を対象に、5月6日までの間、法律に基づく「緊急事態宣言」を行い、続く4月16日には発令対象を全都道府県に拡大した。さらに5月4日には5月末までの「緊急事態宣言」の期間延長を行ない、なかでも7都府県に北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府の6道府県を加えた13都道府県については、特に重点的に感染拡大防止の取り組みを進めていく必要があるとして、「特定警戒都道府県」と位置づけた。その後、発令対象の解除が進んでいるが、こうした「緊急事態宣言」下で各都道府県知事から「自粛」要請による「密閉」「密集」「密接」の三密回避が呼びかけられ、飲食・娯楽などを中心に各種業種において人が集合する場所の閉鎖や休業が求められる事態となった。

(4) 安倍首相は政府の対策本部で、すべての国民に対し不要不急の移動を自粛するよう呼びかけるとともに、休業中の補償に関して緊急経済対策を策定したが、当初盛り込まれた現金給付について、収入が著しく減少し、厳しい状況にある家庭に限って、1世帯当たり30万円を支給する措置を予定していたが、与党内からも異論が出て最終的に一律1人あたり10万円の給付を行うことを決定した。一方、自粛要請により収入の道が断たれた個人や商店主への補償は進まず、GW連休明けにより早く給付手続きが開始される現状となっている。さらに自粛要請の対象となった商店や個人事業主への補償や無利子貸し付け等は、その不十分さと取り組みの遅さから深刻の度合いを深め、家賃や維持費を捻出できないことから廃業を余儀なくされたり、従業員への賃金保障からやむなく営業を継続判断する事業主も出ている。また「自粛」をめぐる意見の食い違いから、「自粛警察」と比喻される誹謗中傷が行われる現象も起きてきている。

(5) 内閣府は4月7日、今年2月の景気動向指数を発表した。このうち、景気の現状を示す指数は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴うまとめ買いなどの影響でわずかにプラスとなったものの、景気の基調判断は7ヵ月連続で「悪化」と判断した。2月の景気動向指数は、景気の現状を示す「一致指数」が2015年を100として95.8となり、生産や消費に関する経済指標を見ると、海外向けの電子部品や鉄鋼製品などの出荷が伸びたことや、新型コロナウイルスの感染拡大に伴ってマスクや除菌商品などのまとめ買いが見られたことからプラスに作用したが、景気の基調判断は、景気後退の可能性が高いことを示している。内閣府は「2月は感染拡大の影響がまだ今ほど明らかになっておらず、指数の上昇幅も判断を引き上げるほどの伸びではない」とコメントしたが、新型コロナウイルスの感染が世界的に拡大し、企業の生産活動や消費にも大きな影響を及ぼしているとみられ、内閣府は今後の動向を注視するとしている。

(6) 2020年度は、企業の雇用管理のあり方等に影響する労働法制の施行が相次ぎ、1月20日に召集された第201回通常国会でも、労働関連法案の審議が行われた。

「働き方改革関連法」に基づき改正された「労働基準法」関連として、中小企業にも4月より、時間外労働の上限規制が適用となった。大企業には既に昨年4月から適用されているが、時間外労働の上限が原則月45時間・年360時間とされ、「臨時的な特別の事情」がなければ超えることができなくなる。また、臨時的な特別の事情があり、労使が合意する場合でも、「年720時間以内」「複数月平均で80時間以内（休日労働を含む）」「月100時間未満（同）」にしなければならない。また、「パートタイム・有期雇用労働法」が4月より施行され、いわゆる同一労働同一賃金がスタートする（中小企業への適用は2021年4月）。同時に「労働者派遣法」も改正施行され、パートタイム労働者や有期雇用労働者、派遣労働者（以下「パート労働者等」）に対し、同一企業内の正社員との間で、基本給や賞与などあらゆる待遇をめぐり、「不合理な待遇差」を設けることが禁止される。「同一労働同一賃金ガイドライン（短時間・有期雇用労働者及び派遣労働者に対する不合理な待遇の禁止等に関する指針）」では、どのような待遇差が不合理に当たるのかが例示されており、企業には「不合理な待遇 差解消のための点検・検討マニュアル」等も活用した対応が求められる。他方、パート労働者等は、「正社員との待遇差の内容や理由」等についての説明を求めることができるようになり、事業主には説明義務が課せられる。

(7) 6月17日に第201回通常国会が閉会した。この間、安倍首相による森友・加計疑惑や「桜を見る会」の私物化にはじまり、不適切な「賭けマージャン」で辞職した黒川東京高検元検事長の定年延長を目論んだ検察庁法改正案の成立断念、河井前法相・議員夫妻による前例のない買収事件など政治とカネをめぐる政権の腐敗体質が次々と明るみになり、国民の政治不信は極限にまで達した。さらに新型コロナウイルスに対する安倍政権の場当たりの、後手後手の対応が社会に大きな混乱を招き、国会審議では持続化給付金やG o T o トラベルキャンペーンなど、政府の新型コロナウイルス対策事業で、省庁と委託先の癒着、選定の不透明性、委託費の規模、中抜き・丸投げなどの実態が浮き彫りになった。

3. JRを取り巻く情勢の特徴

- (1) 世界各地に猛威をふるっている新型コロナウイルスによって、社会・経済が戦後最悪のダメージを被っている。JR各社の経営収支状況も、政府による新型コロナ感染症対策に伴い、対前年比を大きく下回る状況が続いている。公共交通としての役割を持続的に維持する一方で、新幹線定期列車の減便、臨時列車の運転の取りやめ、社員「一時帰休」制度等による対応が始まり、社員・家族並びに組合員の感染も報告されてきた。
- (2) 新型コロナウイルス感染症のような大規模リスクに対する各社の対応・対策が求められている。とりわけ、利用者・労働者の安全と健康確保の取り組みが各エリ

ア・地方で強化されてきた。コスト削減を重視してきた会社の施策の進捗状況等、「安全第一」を基盤の確立に向けた動向を注視することが更に高まっている。コロナ問題の収束を待たず、列車ダイヤの見直しや、今日的課題となっている「自動運転システム」の導入、Ma a Sの推進など、IT・IOT技術を活用した会社施策も拡大することが想定できる。

(3) JR西日本では、2018年7月に西日本豪雨災害で高架橋が流出した芸備線で、不通となっていた三次駅～狩留家駅間で、昨年10月23日に全線で運転を再開した。一方、同じ芸備線(東城～備後八幡)で、今年3月9日の土砂流出によって列車が乗り上げ、運休していたが4月23日に運転が再開されている。JR東日本では、JR常磐線が、東日本大震災に伴う東京電力福島第一原発事故の影響で、不通が続いていた富岡～浪江駅間の運行が今年3月14日に再開し、9年ぶりに全線が復旧したことで利用者・住民の期待に応えることとなった。

(4) 2015年1月以降、高波や豪雨・台風による被害で、現在は鶴川～様似間でバスによる代行輸送が行われている日高線は、これまで「検討会議」や「沿線自治体協議会」で協議されてきた。JR北海道は、モータリゼーションの進展や沿線人口の減少など年間14億円の赤字路線であることや、復旧費用が100億円を超えることから自社での鉄道復旧は困難と説明してきた。鉄道での復旧は厳しさを増し、バス転換の方向性が強まっている。今年7月には、「JR北海道からバスの運行費用などとして、25億円の新たな支援案」が示されたもとの、日高地方の臨時町長会議が開催されたが「数字の根拠が深く示されていない」として、引き続きJRと協議が続いている。

(5) 2017年7月の九州豪雨で被災し、一部区間で不通が続く日田彦山線の復旧については、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も新たに提示されてきた。一部自治体からは、鉄道での復旧が強く求められてきたが、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を求めてきた。その復旧方法について、「日田彦山線復旧会議」で、関係自治体として意見の取りまとめが行われ、7月16日、被災から3年、JR九州の復旧費用(26億円)負担と不通区間全てをBRTで復旧することで合意されている。

(6) 他の台風・豪雨災害によるJR線の不通線区は、根室本線、日高本線、水郡線、只見線、豊肥本線となっており、水郡線と只見線は2021年度中の復旧工事完了が明らかにされ、豊肥本線については、今年8月8日に全線で運転再開したが、7月豪雨災害によって、新たに肥薩線、久大線などで不通区間が発生している。鉄道軌道整備法の改正が鉄道復旧の改善策となる一方で、自然災害復旧工事が鉄道事業者の立場にたった「新たな負担」として、ローカル線を取り巻く環境は厳しさを増している。また、安全問題としては、各社において重大労災が関連企業を中心に続い

ている。ローカル線における脱線事故が起きるなど、各社における「労使会議」等で「安全最優先」の職場風土の醸成に向けた取り組みが一層必要となる。

(7) 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た経営改善を強いられている。また発足当時から抱える構造矛盾が、新型コロナウイルス感染症対策による移動制限でより鮮明となっている。この間の自然災害の影響を大きく受けた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といえる。

そうしたもと、JR各社の2019年度3月期連結決算結果等について公表した概要は、以下の通りであるが、異口同音に2019年度第3四半期の好調から一転、新型コロナウイルス感染症対策の影響による厳しさを強調し、JR各社とも来年3月期の業績予想を明らかにしていない。

【北海道会社】

4月28日に発表したJR北海道の2019年度連結決算は、新型コロナウイルスの影響で鉄道運輸収入などが落ち込み、ホテル事業などを含む営業損益が426億円の赤字で、連結決算の公表を始めた1999年度以降、過去最大となっている。営業収益は、対前比97.8%の1,672億円となっている一方、鉄道運輸収入が同比99.2%の706億円にとどまり、自粛の影響でホテル事業なども減収、車両廃止に伴う費用や新幹線などの設備修繕費もかさみ、経常赤字も対前年比24億円増の135億円(コロナ関連での減収62億円含む)となり、国・沿線自治体などの財政支援を特別損益として計上し、当期純利益は19億円の黒字を確保している。

【東日本会社】

4月28日に発表したJR東日本の2019年度決算は、単体決算では、新型コロナウイルスや台風19号の影響により、営業収益・運輸収入が8期ぶりの減収。加えて、物件費の増加や台風19号に係る特別損失の計上などにより、対前比63.3%で1,590億円の当期純利益を確保するも、減収減益となっている。連結決算でも、新型コロナウイルスや台風19号の影響により営業収益は8期ぶりの減収となり対前比98.2%の2兆9,466億円、営業利益は同比78.5%の3,808億円となった。また、経常利益は、同比76.6%の3,395億円となっている。加えて、物件費の増加や台風19号に係る特別損失の計上などにより、全ての利益が減益となり、親株主に帰属する当期純利益は、対前比67.2%の1,984億円となっている。

【東海会社】

4月28日に発表したJR東海の2019年度決算は、2月以降の新型コロナ感染症の外出自粛の影響により、輸送実績で前期比3.5%減となった。営業収益は対前比98.2%の1兆8,446億円、営業利益は同比92.4%の6,561億円となった。また、経常利益は同比90.8%の5,742億円、法人税等を控除した親会社株主に

帰属する当期純利益(連結)は、同比 90.7%の 3,978 億円となっている。

【西日本会社】

4月30日に発表したJR西日本の2019年度決算は、新型コロナウイルス感染症の拡大でご利用状況が一変して減少したことを主な理由に、営業収益で対前比 98.6%の 1兆5,082 億円、営業利益は同比 81.6%の 1,606 億円、経常利益は同比 80.9%の 1,483 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(連結)は同比 87.0%で 893 億円となっている。

【四国会社】

5月8日に発表したJR四国の2019年度決算では、営業収益は対前比 98.1% 489 億円、営業損失は 120 億円(対前 5 億円の悪化)、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損失は 7 億円(対前 3 億円の悪化)となった。これに、特別損益及び法人税等を加味したもとの、親会社株主に帰属する当期純利益では、7年連続の黒字となり、対前 48.2%増の 12 億円と 2期連続の増益を確保している。

【九州会社】

5月11日に発表したJR九州の2019年度決算は、営業収益は対前比 82% 4,326 億 44 百万円、営業利益は同比 77.32% 494 億 6 百万円、営業利益に減価償却費を加えた EBITDA は、同比 87.9% 750 億 90 百万円、経常利益は同比 76.1% の 506 億 13 百万円、親会社株主に帰属する当期純利益は対前比 64% の 314 億 95 百万円となっている。

【貨物会社】

5月15日に発表したJR貨物の2019年度決算は、営業収益は前年比 103.8% の 1,989 億円、営業利益は同比 173.2% の 100 億円となっている。また、経常利益は同比 198% の 89 億円となり、運賃改定等の営業施策の推進の効果、単体の運輸収入および子会社の利用運送事業収入が、大幅に増加したことにより増収・増益となった。親会社株主に帰属する当期純利益については、50 億円(前年△2 億円)となっている。

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) 世界経済が新型コロナウイルス感染症対策によって、戦後最大の危機に直面しているといわれている。国鉄分割・民営化 33 年、公共交通として社会経済を支えてきた J R 各社も、この問題に正面から対応せざるを得ない。特に、J R 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、厳しい経営を迫られ、ローカル線の削減、駅無人化の拡大など、地域住民の「安全・安心」が脅かされる状況に拍車をかける可能性が高い。近年、大規模自然災害の影響を大きく受け、経営基盤の脆弱性が露呈した J R 貨物も含め、公共交通の使命が問われる状況が続いている。

本部は、昨年 11 月 5 日、J R 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。さらに今年 3 月 5 日には、規模を縮小して行った 20 春闘における中央総行動の一環として、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。

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) 安全問題での対応変化もコロナ感染症対策拡大によって、コスト削減に起因した新たな事故等につながらないか監視の目を強めてきた。現在まで各社が明らかにしてきた在宅勤務や一時帰休の対象は、施設・電気や車両所等の保守・検査職場が基本的には除かれており、いわゆる「期ズレ」や必要な設備投資が行われていないという報告はない。J R 各社が苦境のもとで、安全問題が問われる事態を引き起こさせないため、引き続き調査・点検活動を意識した取り組みが必要である。

(3) 労働者をめぐる法改正の動きとして、2019 年 4 月より義務化されている「時間外労働の上限規制」が、今年 4 月から中小企業にも適用された。また、パート・アルバイト、契約社員等への「同一労働同一賃金」適用も今年 4 月から開始され、中小企業においては 2021 年 4 月からの対応となるが、派遣労働者への待遇改善措置の義務化は、全ての企業で今年 4 月の施行されている。他にも賃金請

求権の消滅時効期間が、2年から原則5年(当分の間3年)に延長された。これに伴い、賃金台帳の保存管理義務が3年から原則5年(当分の間3年)になっている。各社ともに、こうした法制化を視野に見直しが行われてきたが、労働者が求める均衡均等待遇の実現に向け、引き続き改善を求めている。

(4) 貨物会社が導入した「新しい人事賃金制度」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2四半期からの実施とさせ、他労組の締結より遅れて9月30日付で妥結した。この制度の課題と問題点は① 公平・公正な評価について、昇格、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』の引き上げや上限額の撤廃。④ 55歳賃金ダウンについては、交渉経過に基づく是正。⑤ 65歳定年制の確立—を求めている中で、「シニア制度」の抜本的な見直しを求めていることが重要である。JR貨物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190回拡大中央委員会において、これらの締結を確認してきた。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しつつ、次の闘いにつなげていくことが重要である。また、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月額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も踏まえ、昨年の大会で課題を整理し、第190回拡大中央委員会において今年度の期末手当に対する「考え方」を確認し闘っている。すでに、20春闘期に交渉・妥結整理した各社の結果は、JR東海が2.95ヵ月(対前年0.1ヵ月減)、JR四国が1.89ヵ月「2.29ヵ月ライフプラン含む」(前年同月額)、JR九州が夏期手当2.48ヵ月(対前年0.08ヵ月増)、年間臨給のJR西日本は5.38ヵ月(夏2.69ヵ月、冬2.69ヵ月、対前年0.1ヵ月減)となっている。また、6月に交渉が行われたJR北海道は1.79ヵ月(前年比0.22ヵ月減)、東日本は2.40ヵ月+5千円(前年比0.51ヵ月減)、貨物会社は1.75ヵ月(前年比同月数)といずれも昨年同月数~0.51ヵ月減と大きく下回る回答となった。これから迎える2020年度年末手当をめぐる取り組みは、JR各社とも今期においてコロナの影響による大幅な減収予想を理由とした厳しい回答が予想されることから、JR各社やグループ会社との粘り強い交渉の強化と職場からの運動の積み上げが極めて重要である。

(6) 鉄道アスベスト問題に関する現状については、アンダーシール(アスベストを含有)を使用した車両が現存しており、廃車・解体時の安全作業確認することが必要である。また、アスベスト肺がんの「認定基準」が見直され、災害認定が受けられないという司法判断が示されたことは課題といえる。本部として春闘期に

鉄道・運輸機構に対して交渉を行ってきた。継続した要請では、① 特別遺族給付金(「特別殉職年金」「特別遺族一時金」)の請求期限が「2022年(令和4年)3月27日まで」であり迫っていること。② 鉄道・運輸機構ホームページ上の管理手帳交付者数が、個人情報保護法の観点で厚生労働省からの情報開示されなくなり、2016年(平成28年)1月以降更新されていないことである。今年も、コロナ問題で文書回答でのやり取りを余儀なくされたが、引き続き関係省庁や鉄道・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が求められている。

2. 2020年春闘の取り組み

- (1) 日本経済は、新型コロナウイルスの感染拡大により大きなダメージを受けているが、ここに至るまでは企業の利益剰余金(内部留保)は、過去最高を更新しているものの、消費支出は5年連続でマイナスとなっており、安倍政権の政策の柱の一つである経済動向には停滞感が見えており、アベノミクスの失敗を覆い隠すために7年連続となる官製春闘を目論んだ。しかし、経済界は「従来型の賃上げ・ベースアップ議論ではなく、働き方改革などを重視する」とし、官製春闘からの脱却姿勢を鮮明にした。
- (2) 大規模自然災害の影響を受けつつも、緩やかな成長と停滞感があった中で、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ている。政府統計でも企業の利益剰余金(内部留保)は463兆円と過去最高を更新しているものの、実質賃金は回復せず、個人消費も回復していない。また、年収200万円以下のいわゆるワーキングプアは1,098万人(21.8%)となり、昨年より13万人増となり、依然として高い割合になっている。
- (3) こうした経済状況の中で、連合は、賃上げは前年と同水準の2%程度とし、定期昇給分を含めて4%程度の賃上げをめざした。また、国民春闘共闘会議は、あらゆる格差をなくし、根本的な構造の改革を求め、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。そして、「20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ことが求められているとして、「月額20,000円(7%)、時給150円以上(昨年同)」の賃上げをめざした。
- (4) 国労は1月25日に第190回拡大中央委員会を開催し、基本給(平均)の4%相当額、11,000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3日に大衆行動として「2020年春闘勝利!国労中央総決起集会」の取り組みを予定したが、新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から中止とし、内容変更して組織

拡大全国統一行動対策会議・エリア書記長会議を合同で開催した。

- (5) 連合が7月2日に発表した新賃金要求に対する回答集計では、その加重平均は5,506円・1.90%で昨年同時期を491円減・0.17ポイント下回った。規模別に比較すると、組合員1,000人以上の組合の昨年同時期比613円減・0.20ポイント減に対し、100人未満は同223円減・0.11ポイント減となり、規模が小さいほど減額・率の幅が小さかった。
- (6) JRにおける回答状況は、3月11日の回答指定日にJR西日本が800円（対前年200円減）・年間臨給5.38ヵ月（対前年0.10ヵ月減）、13日にはJR北海道が定昇は確保したものの19年連続のベアゼロとなり、JR東日本は684円（対前年単純比較366円減）、JR東海は800円（対前年500円減）・夏季手当2.95ヵ月（対前年0.10ヵ月減）、JR九州はベアゼロ（対前年300円減）・夏季手当2.48ヵ月（対前年0.08ヵ月減）。昨年ベア回答があったJR貨物はベアゼロとしながらも、生活改善分として200円（対前年200円減）、19日にJR四国が18年ぶりとなる200円の有額回答（対前年200円増）・夏季手当1.89ヵ月（対前年同）の回答となった。
- (7) グループ会社における回答状況は、3月19日にジェイ・アール北海道バス、北陸ロジスティクスがベアゼロ、広島メンテックが200円、25日に信州ロジスティクスがベアゼロ、26日にJESS（東日本ステーションサービス）が1,000円、30日にバス東北、金沢メンテックがベアゼロ、31日にバス関東がベアゼロ、4月3日に岡山メンテックが400円、6日に東北ロジスティクスがベアゼロ、9日に西日本JRバスがベアゼロ、10日にCTS（千葉鉄道サービス）がベアゼロ、中国JRバスが100円、24日にJR東海バスがベア100円の回答となった。

— 闘いの到達点と今後の課題 —

国労は、2020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の構造矛盾の解決にむけ、3月3日に政党・国会議員要請行動を展開した。昨年11月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。午後からは「各エリア委員長・書記長会議」「第3回組織拡大・全国統一行動対策会議」を新橋交通ビルで開催し、本部から組織拡大と春闘の取り組みを提起し、各エリア本部からの報告と決意表明がされ、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「基本給（平均）の4%相当額、基本給に11,000円引き上げ」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。

経営が好調な本州三社と昨年まで2年連続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が大きな課題であった。結果としてJR貨物においては3年連続とはならなかったものの、四国では18年ぶりに有額回答を勝ち取ったのは大きな成果であった。一方で北海道においては19年連続のベアゼロという結果となった。

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。新賃金要求については、物価上昇や生活改善分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、新賃金については、「基本給（平均）の4%相当額、基本給に11,000円引き上げを基本」を統一要求とすることで一致した。また、期末手当の要求については、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も踏まえ、年間要求月数については5.0ヵ月を基本とし、前年実績を上回る要求とすることとして、第190回拡大中央委員会においても確認した。

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88回全国大会決定の上に立って、第2回中央執行委員会（2019年8月21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88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。

現在までの組織拡大の到達点は、〇〇名である。この8年間で〇〇〇名が国労に復帰・加入している。この一年間においては、一昨年2月にスト権論議をめぐってJR東労組の組織的瓦解が急速に進み、組合員不在の組織運営に対する不信から多くの脱退者を生み出すなか、国労加入の流れへと一定の成果があったものの、数多くの加入までは達成できていない。こうしたなか、今年2月には東労組から分裂し

た「JR東日本輸送サービス労働組合」が乗務員職場を中心に発足し、東日本会社内の労働組合は12組合となった。

一方、社内では親睦会である社友会への組織化も進んだが、労働組合への未加入者が大半を占める状態が定着しつつある。国労は東日本会社の組織攻防について、本部・東日本本部・東京地本の三者で「東日本組織対策委員会」を早期に立ち上げ、現状の組織状況や各地方での動きを掴むための意志統一を行ってきた。今後、全国へとつなぐ新たな課題として重要な意味を持っている。

(1) 具体的な行動計画と実践

第88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【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」を据えて取り組んできた。組織部長会議をはじめとした各機関の組織会議などへ参加し、組織状況や課題についての認識を一致させてきた。

(2) 組織拡大の現状と課題

青年部運動における組織拡大は喫緊の課題であり、その差し迫った意識はある。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運動展開は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。今年6月に開催を予定していた「第14回組織強化・拡大経験交流集会」を新型コロナの感染拡大防止により、やむなく延期を判断した。貴重な交流の場が持てなかったことは青年部・女性部にとっても残念な結果となったが、来年以降も継続していくこともあわせて検討していかなければならない。本年3月4日には第103回青年部中央委員会が開催され、青年部の体制を整備してきたが、限りある時間を有効に使い、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。

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。JR発足33年が経過し、国労を取り巻く情勢も大きく変化してきている。とりわけ、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が重要な課題となっており、本部は昨年「5年ビジョン」を提起した。今後5年間の組織現状を見ると、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、厳しい現実を直視した上で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、経営状況などの違いはあっても、少子高齢化により労働力不足が想定されることから、AI（人工知能）やIOT（モノのインターネット）を活用した車両や構造物のメンテナンスの効率化や低コスト化、システム化、自動運転など、生産性や利便性の向上に向けた開発が行われている。技術革新の全てを否定するものではないが、鉄道本来の安全が保たれなければならない。そのために労働組合として、経営の根幹ともいえるべき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をはじめ、安心して働き続けられる環境整備に向け、労働者の声を反映させていかなければならない。

そのために、第1の課題は、組織強化・拡大である。

本部が「5年ビジョン」を提起して1年が経過した。組織の強化・拡大は、2012年度に闘争指令を発出して最重要課題として取り組んできた。その結果、多くの仲間を迎え入れ、組織の活性化に結び付けてきたが、この1年間での組織拡大は〇〇名となったものの、多くの組合員は再雇用に移行したため、現職と再雇用の組合員数が逆転した。財政面では、昨年の定期全国大会で「ストライキ基金の一部運用」が決定され、当面の運用は図られるものの、組織の現状は厳しさを増している。

一方、JR東日本では2018年春闘時に続き、今年2月にもJR東労組が再分裂して新労組が結成されたが、会社が社友会を組織した結果、社員の約7割が組合未加入といわれており、箱根以西のJR連合とJR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・運動を大きく左右する。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。今こそ職場からの運動を基軸に分会機関を強化し、国労運動を実践するなかで、国労が労働組合として職場の中心となって存在しなければならないことを全機関が認識し、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月に「JR単独では維持が困難な路線」を公表したJR北海道では、関係自治体との協議が続いているが、鉄道での存続は自治体への財政負担が大きくなることから断念し、バス転換に応じている自治体もある。また、自治体から支援を求められた国交省は、支援策と併せて監督命令を発し、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、JR北海道に更なる経営努力を求めた。そして、JR四国においても、将来的に鉄道ネットワークの維持が困難になることが想定されるとして、「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、この間断続的に協議が行われている。さらにJR貨物は、黒字を確保しているものの、大規模自然災害の影響により大きな減収となり、経営の脆弱性を露呈した。このことは、JRの構造矛盾からなるもので、引き続き国に対して経営基盤の確立を求める必要がある。

JR各社は、2019年度第4四半期に新型コロナウイルスによる大幅な減収となり、JR北海道においては過去最大の赤字を計上し、2020年度第1四半期決算においては本州3社も含めて赤字を計上した。しかし、赤字だからといって、安全を疎かにすることはできない。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いけない。そのために国労は、安全・安定輸送確立に向けた対策と社員が安心して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。

第4次安倍改造内閣は、発足当初から「政治とカネ」の疑惑や、公文書の隠蔽・改ざん、データねつ造・偽装、虚偽答弁など、政治を私物化し、民主主義の根幹を揺るがしてきた。沖縄においては、首相自ら「沖縄に寄り添う」としながらも、知事選や県民投票で示された民意を無視し、辺野古新基地建設に向けた土砂投入を強行した。さらに、トランプ米政権の対日圧力に追従した高額兵器の大量購入、「戦争法」に基づく「専守防衛」を逸脱した軍拡計画を明らかにした。さらに自民党は「国民を守るための抑止力向上に関する提言」を安倍首相に報告し、敵基地攻撃能力の保有の検討を求めており、安倍首相も前のめりになっている姿は到底許されるものではない。

そして、「憲法改正」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、「戦争できる国」にすることにほかならない。新型コロナウイルスの感染拡大での緊急事態宣言に合わせて、「だから憲法改正が必要であり、議論しなければならない」としている。私たちは、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、平和憲法を守るために、平和フォーラム・平和運動センター等との行動をさらに強化し、共闘組織やナショナルセンターとの連携も強めていく。

国労を取り巻く情勢は、内外共に厳しく、課題も山積しているが、国労結成74年

の歴史と伝統によって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) 2021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・災害の復旧・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 2021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
- 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ボイダ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
- ⑦ コロナ禍において、労働者の安全安心を確保する新たな制度の向上

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 「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 2021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

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

(1) 国内における高齢化社会、人口減少の時代のなかで、地域の過疎化による鉄道の利用者が減少傾向が続いている。近年では、自然災害による甚大な被害の拡大も相まって、地方公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。国土交通省・鉄道局は、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の報告をしている。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、課題の解決に全力をあげることとする。

(2) 新型コロナウイルス感染症に関連した各社の動向については、あくまで「安全第一」の企業風土を緩めることなく、関連・グループ会社社員を含む労働条件の悪化を許さない姿勢が求められる。また、医療現場で働く組合員に心からの敬意と激励を惜しまない。

現在まで、労使での議論の場がこれまでと同様にできないとしても、利用者の安全・安心、労働者の権利擁護のため闘う国労の姿勢を示すことが求められている。会社発足後、最大の苦難に立ち向かう上で、「コロナ関連対策」と「年間事業計画」とは切り離し、会社に対し真摯な対応を求めていく。

そのうえで、「コロナ関連対策」については、各社の動向や対応などの情報を本部に集中させ、労働条件の維持・改善に寄与していく。なお、社会情勢不安などに起因したハラスメント対策や、施策の中で何を優先課題とすべきかについては、当該の組合員と共に機敏な対応を行っていく。

(3) 労働条件の改善にむけて、以下の課題を全国統一として運動を展開していくこととする。

① 労基法改正に伴う 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SSIONナル制度は導入させない運動を強化する。

② 国労は、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てきた。今年の通常国会において「高齢者雇用安定法」が改正され、60 代後半において派遣を含む他社での雇用や、雇用され

ない働かせ方も可能とする内容にされた。政府のいう「多様な働き方」の名のもとに労働契約を委託契約・個人請負に切り替えて労働法の観点から除外、原則禁止の離職後1年以内の派遣受け入れを認めるなど、雇用破壊法ともいうべき改悪がされた。JR職場・関連職場に、この制度についても導入させない運動が新たに求められる。

- ③ 厚労省通達を踏まえた労働時間の適切な管理、サービス残業の根絶など、ただ働きを許さない運動についても、引き続き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、プロパー社員やアルバイトを含めた組織化と一体に広げる。
- 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貨物では、さらなる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とを客・貨一体に取り組んでいく。

(4) 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、技術継承に必要な真の適正要員配置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、それにつながりかねない事態が発生した場合は、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、過労自死を招きかねないハラスメントなど、背後要因の分析や改善に向けた取り組みを強める。
- ⑥ 地域共闘と連携して「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 委託化・外注化に警鐘を鳴らし、規制緩和が背景と推察される事故事例について、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。
- ⑨ 「エッセンシャルワーカー」としての位置づけを新たにし、PCR検査等の定期的実施や、新型コロナウイルス感染症の収束を見据えた「ワクチン接種料」補助の要求構築と実現をめざす。

- (5) 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鉄道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の継続に向け、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、必要に応じて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。
- (6) 「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・活性化にむけて一私たちの提言」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・活性化に向けて一私たちの提言」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。新たな整備新幹線建設問題や、経済効果も定まらない北海道新幹線建設延伸問題は、「立ち止まって考える」という視点での対応も呼びかけていく。
 - 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、費用対効果、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もあり住民訴訟も始まっている。既に着工から5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。

(7) 新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた取り組み

1月末から日本列島を襲った「新型コロナウイルス感染症」は、日に日に感染者が増加し、4月7日には「緊急事態宣言」が出され、屋内・屋外問わず人が集まることにリスクがあることから、不要・不急の外自粛をはじめ、日常生活はもとより、2020年春闘の最中に会議や集会などの制限・中止を余儀なくされた。

本部は2月以降、組合員・家族の命と健康を守る立場から、国労から感染者を「出さない・拡げない」、そのための感染予防等を状況の変化に応じ指示を発信してきた。

5月25日に「緊急事態宣言」は全面解除となり、今後、徐々に経済活動も元に戻りつつあるが、第2波、第3波の感染拡大が指摘されており、終息には時間が掛かることが想定される。引き続き「三つの密」（密集・密閉・密接）とならないよう対策を講じるとともに、政府の示した『新しい生活様式』である「(1)一人ひとりの基本的感染対策、(2)日常生活を営む上での基本的な生活様式、(3)日常生活の各場面別の生活様式、(4)働き方の新しいスタイル」の4つの提言を踏まえて、会社と真摯に向き合う中で労働者と利用者の安全最優先の企業風土の醸成をめざす。また、「新型コロナウイルス感染症」における「先行き不透明」を理由とした労働条件の切り下げを許さない取り組みを柱に、鉄道の安全確保、ハラスメント対策を充実させながら、機関紙やSNSを通じた相談や対応も行っていく。

2. 2021年春闘の闘い

(1) 2020年春闘は、安倍首相が7年連続で「官製春闘」を主導しようとしたが、経団連は「労使の話し合いで決めるのが基本」としながら、働き方改革などを重視する姿勢を示し、労働者側が春闘をどう構築するのが焦点となった。

(2) 政府は3月26日に発表した「月例経済報告」において、経済の基調判断を「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、足下で大幅に下押しされており、厳しい状況にある」に下方修正した。個別には、雇用情勢は「改善してきたが、感染症の影響がみられる」、業況判断は「感染症の影響により、悪化している」、個人消費は「感染症の影響により、このところ弱い動きとなっている」となり、おしなべて下方修正されている。日本銀行が4月1日に発表した3月の短観も大幅に低下した。全産業・規模計はマイナス4（前回（2019年12月）調査比8ポイント減）、製造業・大規模はマイナス8（同8ポイント減）で、2013年以来のマイナス値となった。これまで比較的堅調だった非製造業が急速に落ち込んでおり、大企業はプラス8ポイント（同12ポイント減）、中小企業は0ポイント（同14ポイント減）と、新型コロナウイルス感染症の影響によるインバウンド急減や外出自粛が響き、また消費税増税の影響が残っているとみられる。

(3) JR各社の回答は、昨年回答額から下回る会社が多かったが、JR四国では18

年ぶりに有額回答が示されたが、J R北海道は19年連続ベアゼロとなった。また、昨年まで2年連続の有額回答を行ったJ R貨物では、ベアではないが基本給に200円上乘せとした。

(4) 2020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J R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。2021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、第4四半期は新型コロナウイルスの感染拡大が過去に例がないほど経営に大きく影響があった中でも、J R本州三社は通期では黒字を確保している。一方でJ R北海道は、過去最大の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、憲法改悪や労働法制改悪などの国民的課題と合わせて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、J Rグループ総体の賃金・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。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 9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、夏季手当をはじめとした期末手当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 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J R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」の呼びかけに応え、平和・護憲を求める諸闘争に総力をあげて取り組む。
- ⑨ 安倍政権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をはじめとする政治課題と結合した闘いを強化する。
- ⑩ 要求実現にむけ、全職場から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 苦情処理の充実等一を柱に取り組み、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、貨物会社においては、貨物協議会と連携し「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、労働者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。当然、コロナ問題を理由にした人件費の削減を許さず、この間の取り組み状況を踏まえ、2021 年度における要求月数等についても、次期中央委員会において確認し闘いを進める。

— 期末手当要求の考え方 —

- (1) 年間要求月数〇ヵ月を基本とし、各エリアではさらに上積みをめざす。
- (2) 要求月数は各エリアで前年度実績を上回る目標月数とし、夏季手当・年末手当の要求配分は各エリア本部で調整する。
- (3) 夏季手当・年末手当とも可能な限り、各社の業績を踏まえた個々の交渉による要求の前進をめざす。
- (4) グループ会社における要求については、年間要求月数〇ヵ月を基本とし、夏季手当・年末手当の要求配分については、各エリア本部で調整する。
- (5) 申入日・支払日については、各社によって交渉時期に違いがあることから、情勢を分析しながら各エリア本部で調整をはかる。

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

① ジェイアールグループ健康保険組合（J R 健保）の現状

6 月 12 日に予定されていた J R 健保第 54 回組合会は、新型コロナウイルス感

染拡大防止から「書面会議」となり、6月5日に第120回理事会、6月19日に第54回組合会が開催された。2019年度決算は、一般勘定の総収入が91,554百万円、支出総額は91,448百万円となり、差し引き105百万円の黒字となった。しかし、「その他」に記載している高齢者医療運営円滑化等補助金として4,086百万円を収入として計上しており、補助金がない場合の単純比較の数値では赤字となり、補助金によって黒字を確保している状況である。また、介護勘定については、介護保険料の総収入が前年度の繰越金474百万円が含まれて9,004百万円、支出の合計は8,609百万円となり、394百万円が繰越金となる。

② 2020年度の保険料率と今後の見通しについて

イ、健康保険（一般勘定）

2020年度の健康保険料(一般勘定)については、据え置きで決定したが、予算案は、総収入が組合員数の減少で86,163百万円と今年度の落ち着き見込みから約5,130億円の減収になる。一方で支出の計は95,176百万円と差し引き9,014百万円の赤字を計上する。例年同様、予備費に1,500百万円を計上しており、収入の部でも高齢者医療運営円滑化等補助金は計上していない。別途積立金頼みの現状は否定できず、近い将来の保険料率見直しは必至と言える。

ロ、介護保険（介護勘定）

2017年度の介護保険法改正により、今年度（2020年度）から完全総報酬割が実施される。前年度値上げ検討されるも据え置きとされた介護保険料率は、2020年度は1.54%から1.71%へと、0.17%の値上げが実施され、事業主と被保険者の負担割合は、0.855%となった。予算案における総収入は、前述の繰越金を含めて9,447百万円であり、支出計の9,416百万円を差し引けば、31百万円と厳しい運営となる。

ハ、今後について

国民の生活の安定と福祉の向上に寄与することを目的とした健康保険制度は、深度化する少子高齢化の中で、その運営が大変厳しさを増している。2019年度決算からみる今後の見通しには厳しいものがあり、一般勘定の保険料率見直しは、中長期の収支見込みで今後、0.2~0.4%程度の引き上げが必要であると考えている。また、2000年に創設された介護保険制度は21年目を迎え、2017年度から段階的に移行した完全総報酬割に移行することもあり、保険料率の見直しによる収支バランスの見極めが必要となり、国会の動向等を踏まえれば、来年度以降も段階的な引き上げが検討されると考えている。

国労として、JR健保組合の適正かつ健全な事業運営を求めていくことは当然であるが、保険料率の労使負担の割合の見直しなど、国への制度のあり方、健保組合の持続的、安定的運営のための支援充実等の働きかけが必要であり、関係する政党や諸団体と連携して、医療や年金など国の社会保障制度の抜本的な充実を求めてこの分野でも運動を強化していかなければならない。

(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、昨年10月の消費税の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。1月8日、厚生労働省は2019年10月に生活保護を受給した世帯が163万7,673世帯となり、2019年9月よりも1,919世帯増えたことを発表した。生活保護受給世帯が増加するのは3ヵ月ぶりとなり、この中で最も多い高齢者世帯は89万7,264世帯で、全体の55.1%で9月より810世帯増え、過去最多になっている。また、4月17日に厚生労働省が公表した「後期高齢者医療制度の令和2・3年度の保険料率について」では、「令和2・3年度の被保険者一人当たり平均保険料額」は、全国平均で月額6,397円となる見込みで、前年度の5,958円から439円(7.4%)増加となっている。

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

第190回拡大中央委員会以降、「新型コロナウイルス感染症」の影響により職場の仲間と会う機会が減り、対話がしづらい状況が続いている。

現在、JR東日本会社の職場内では任意の互助会である「社友会」があるが、社員の約7割が組合未加入という深刻な状況が作り出され、過半数に達する労働組合が不在となっている。

こうした状況を受けて、本部は関係機関と共に2月末にJR東日本組織対策委員会の取り組みを再開したが、会社の動向や他労組の情報を共有し、未加入者に対して労働組合の必要性を訴えながら、組織拡大をめざすことを確認してきた。また、2月23日に開催した第2回各エリア・地本組織部長会議では、各エリアでの組織対策本部の設置や組織対策会議の取り組み、4月1日の入社式に向けた行動や研修センター前でのアピール行動を企画・準備など、各地方機関から報告を受け、意思統一を図ってきた。しかし、新型コロナウイルス感染拡大により、各社の入社式が中止となり、支社や系統などに分散して行われるなど、計画していた取り組みも次々と中止を余儀なくされた。

東日本管内では今年度も労基法36条に基づく職場過半数代表者選挙が行われ、立候補者が独自のビラを作成し各個人に手渡しをしながら職場環境改善などを訴えるなど、創意工夫した取り組みが行われた。その結果、JR本体で〇〇事業所(昨年〇〇事業所)、グループ会社で〇〇事業所(昨年〇〇事業所)において

国労組合員が職場代表者に選出されている。また、職場代表に選出されなかったものの、ほとんどの職場で国労組合員数を上回る得票を獲得し、安全衛生委員に選出されている職場もあった。これは、日頃からの職場での他労組を含めた仲間からの信用・信頼があつてこそ成し得るものである。

こうした状況の中でも、職場や分会の仲間の奮闘により、昨年の全国大会以降〇〇名の拡大があった。

組織拡大全国統一行動の確実な実践に向け、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な目標の達成に向けて全力をあげることが求められている。

各地方・分会・職場での分会活動の活性化を図りながら、組織強化・拡大に向けて全組合員が丸となって「全ての職場からもう一人の仲間」を迎える運動を最大限取り組み、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行う。

具体的には

- ① 職場環境や労働条件の改善を求める日常的な職場要求の取り組みと組織拡大は車の両輪である。組織拡大と職場の運動を連動し運動を強化する。
- 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、本部は全国オログの要請に積極的に応える。
- ③ 各級機関は、組織強化と組織拡大に向けて全組合員が全力をあげて取り組む。
- 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る。各エリア・地本は、それぞれの目標と計画を立て、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、組織拡大の経験交流と中間的な到達点の確認と総括を行い、次の運動展開に向けて、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をとり組むとともに、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

今年度も昨年同様に運動展開のゾーンを設定し、2021年度定期全国大会に向け、組織強化・拡大をめざす運動を取り組んでいく。

- ① 2021年1月末に招集を予定している中央委員会までを第一ゾーンとする。
- ② 中央委員会での議論と中間総括を踏まえて、2月から4月末までを第二ゾーンとする。2021年春闘の取り組みを組織拡大の取り組みと結合し、特に新規採用対策に全力をあげると共に、職場からの創意・工夫した取り組みを全組合員で行う。
- ③ 5月下旬から6月上旬に開催する「全国組織強化・拡大経験交流集会」で拡大経験の中間総括、拡大も流れを加速させ、勢いを増すため、意志統一をはか

る。

- ④ 5月から2021年度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。

青年部の活動について

青年部は、今後の国労運動の担い手としての意義が問われている。この間、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の、引き続き青年部の要求前進のため奮闘していく。また、「5年ビジョン」でも提起している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 JR採用の組合員との連携や、新入社員への国労加入の呼びかけを独自に追求し、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、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。各職場においては、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。本年3月には「青年・女性・家族中央行動」を予定していたが、新型コロナウイルス感染拡大により組合員の健康や感染拡大を考慮してやむなく中止と判断した。あらためて2021年春闘期に青年部・家族会とともに「青年・女性・家族中央行動」に取り組むこととする。

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

家族会は、「青年・女性・家族行動委員会」を中心として活動をするとともに、各地方組織と連携しながら交流と活性化を進めてきた。しかし、運動の基盤にしてきた宿舎での世話役活動などは限られた地方の取り組みとなり、一部役員の献身的な奮闘に依拠している現状となっており、今後は各エリア・地方を中心に家族会の活動を強め、交流会や学習会を呼びかけていく。

具体的には

- ① エリア・地方を中心に J R 職場の実態を知るための家族の交流を意識的に強め、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。
- ② 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。
- ③ 「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。
- ④ これまで継続してきた家族会強化資金としての組合員一人 1,000 円カンパについては取り組みを行わず、集約をはかる。

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、アフラック(アベニール(株)代理店)の「生きるためのがん保険 All-in (新規契約者用)」「生きるためのがん保険 Days1 (新規契約者用)」「生きるためのがん保険 Days1 プラス (既契約者用)」への組合員及び家族の加入拡大をめざし、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。
- ② 近年、地震や風水害など大規模自然災害が数多く発生し、各地で甚大な被害が出ている。そのためにも相互扶助の観点から、交運共済の各任意契約の更新・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。

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

ながら、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、鉄道退職者の会を取り巻く状況は厳しさを増している。2019年10月には消費税が10%に引き上げられ、さらに年金支給年齢を70歳まで引き上げるなどの改悪も行われようとしている。また、現職の60歳の定年以降も生活の安定のために再雇用や65歳以上の再々雇用まで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、2021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) 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。
- (4) 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

安倍政権は、憲法第9条の解釈を変更して集団的自衛権の行使を容認し、多くの反対の声を無視して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、2020年度予算では6年連続で過去最大の5.3兆円となるなど、軍事大国化の道を突き進もうとしている。

JR職場では、AIやIOTを導入した効率化・合理化が推し進められ、「仕事第一」といった雰囲気がつくられている。平和を求め、安心して働き続け、暮らせる社会をつくるためにも、労働者教育は重要である。

それだけに今後も各エリア・地方本部が取り組む各種レクリエーション・サークル活動などと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取り組んで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や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」やホームページ等も活用し、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向け努力する。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・福島第一原発事故から9年が経過した。3月のダイヤ改正で常磐線が全線開通し、インフラ整備等は進んでいるものの、今も約4万8千人の被災者が避難生活を余儀なくされ、住民の生活再建、放射能汚染対策など多くの課題が残ったままとなっている。

国労は昨年11月に7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、原発立地のエリア・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、あっ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 74 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 4 月から施行された「働き方改革関連法」では、使用者に対して年 5 日以上の子休取得が義務づけられ、時間外労働の罰則付きでの上限規制が適用されたものの、過労死ラインの残業を容認するものとなっているほか、自動車運転業務においては、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。

政治の転換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、労働弁護団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

東京電力福島第一原発事故から 9 年が経過した。安倍首相が復興のシンボルとしてきた常磐線の全線開通は 3 月 14 日のダイヤ改正時に実現したが、復興庁が 2020 年 2 月 10 日現在でまとめた震災による避難生活者は約 4 万 8,000 人と、この 1 年で 6,000 人減少したものの、震災後の避難生活による体調悪化、自殺などに

よる「震災関連死」は、一年間で38人増え、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、2016年12月21日に廃炉が正式決定されて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、その見通しは未知数である。さらに5月13日には原発の使用済み核燃料からプルトニウムなどを取り出す日本原燃六ヶ所再処理工場（青森県）について、原子力規制委員会は安全対策の基本方針が新規規制基準に適合すると認める審査書案を了承した。燃料を再利用する「核燃料サイクル政策」の中核施設が本格稼働に近づくことになるが、残る詳細設計の審査や工事には多くの時間がかかり、工場の必要性も薄れているため、先行きは不透明となっている。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。

2020年度の防衛予算案は19年度当初比1.1%増の5兆3133億円となり、6年連続で過去最高を更新した。新たな防衛領域への取り組みも進めるとして、航空自衛隊に約20人の「宇宙作戦隊（仮称）」を新設するほか、宇宙状況監視（SSA）衛星の整備など計506億円を計上、サイバー関連の256億円には、陸海空共同の「サイバー防衛隊」の70人増強を盛り込んだ。陸上配備型迎撃ミサイルシステム「イージス・アショア」関係では、発射装置の取得費115億円と、調査費など14億円。配備候補地の再調査や地元との調整を続けているため、特定の土地への配備を前提とした予算は組まなかったが、背景には防衛相によるずさんな調査ミスなどがある。さらに昨年7月の参議院議員選挙で自民党の現職候補が、配備反対を掲げた新人の野党統一候補に2万票以上の差で敗れたことなどから、今年5月、秋田市の新屋演習場への配備について、「地元の反対」が断念の理由として防衛省が配備を断念し、秋田県内で他の候補地の選定に入ったが、6月24日、政府・防衛省は最終的に秋田・山口両県で進めていたイージス・アショア配備計画を撤回した。

一方、2月2日、海上自衛隊の護衛艦「たかなみ」が横須賀基地から出港したが、米海軍は2020年4月14日に東シナ海において強襲揚陸艦アメリカ（LHA-6）が、海上自衛隊の護衛艦あけぼの（DD-108）と共同訓練を4月9日～11日に実施したと発表した。国内でコロナ感染拡大防止に対処している最中、安倍政権が進める戦争する国への動きは危険の度合を深めている。

沖縄では、昨年2月に行われた県民投票で、建設反対の圧倒的な民意が示された辺野古新基地建設は、今年2月、沖縄防衛局は当初、資金計画書で2,400億円としていたが、軟弱地盤の存在が判明し、3月までに少なくとも6件の護岸・岸壁工事の契約を取りやめざるを得なくなった。うち5件は護岸や岸壁そのものの建設まで至らず、一部の工事や地質調査などに使われた経費として6件で約302億8千万円が

業者に支出されるなどあらためて計画のずさんさと見通しの甘さが露呈している。

憲法施行から73年を迎えた5月3日、新型コロナウイルス感染拡大防止から、例年開催している有明防災公園での5.3憲法集会は中止された。しかし、戦後75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、国労原爆被爆者対策協議会（被対協）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。今年も被対協カンパは、組員一人200円を目標に取り組む。また原爆死没者慰霊式典の今後の運営等についてはさらに検討を行っていく。

10. 国際連帯活動の前進をめざして

I T F（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、組員1,970万人を代表している。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。

I T F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。

5年に1回開催される第44回世界大会は、一昨年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ヶ国、600組合から2,000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向け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 I T F活動への積極的な取り組みを進める。

- ② I T F 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・交流に取り組む。
- 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に取り組む。

11. 政治闘争の強化について

歴代内閣総理大臣の中で通算任期最長を記録した第二次安倍政権は、8年目を迎え、「戦後レジームからの脱却」を掲げ憲法破壊を進める一方、その政権運営では長期政権による目に余る公権力の私物化と腐敗が表面化してきている。

昨年9月11日発足した第4次安倍再改造内閣は、組閣直後の10月25日に地元有権者に秘書が香典を渡したなどの公職選挙法違反疑惑で菅原一秀経産大臣が辞任した。続く10月31日には、7月の参院選で初当選した妻の河井案里参院議員の陣営が車上運動員に法定上限を超える報酬を支払った公職選挙法違反疑惑を報じたことを受け、河井克行法務大臣が相次いで辞任したが、本年3月3日に河井夫妻の公設秘書らが公選法違反容疑で逮捕され、その後も広島地検による任意聴取や家宅捜索が、40人を超える関係県議や市議に対して行われたが、6月18日に河井克行・河井案里両議員夫妻はそれぞれ公選法違反（買収）の疑いで逮捕された。

一方、安倍政権下で進む憲法の空洞化は、憲法の平和主義にとどまらず、各種選挙や県民投票で示された民意を無視した辺野古新基地建設や、圧倒的な脱原発の世論を無視して進められる原発推進政策などをみれば一目瞭然である。

世界各地で新型コロナウイルスの流行に伴い、移民やマイノリティに対する差別や排外主義的な言動が目立ち始めているが、政治の責任において新型コロナウイルス感染に対する検査や医療体制の充実、また、経済が縮小する中で社会的弱者への救済対策が急務となっている。

また、改正新型インフルエンザ等特措法において、この機に乗じて改憲を目論む安倍政権による不当な私権制限が起きないように政府の施策に対する監視を強めながら、新型コロナウイルス流行と結びついた差別やヘイトスピーチ、人権侵害を許さない取り組みを強化することも求められる。

来年9月には安倍首相が自民党総裁任期満了となり、10月には衆議院が任期満了を迎えるが、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って、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、4月で33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18日に「第120回通常総代会」が予定されていたが、新型コロナウイルス感染拡大防止から、直前で書面による会議へと変更になり、6月26日に開催された。

今年の総代会では、「2021・3ヵ年改革ビジョンの成功と信頼され続けるJR職域生協を目指す」こと、「JR職域における組合員の架け橋となるためさらなる結集を呼びかける」をスローガンに、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た。

国労は総代会での決議に基づき、「2021・3ヵ年改革ビジョン」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ヵ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。

根拠法である『労働金庫法』において、「非営利」「直接奉仕」「会員平等」という、事業運営についての原則が定められ、全国の労働金庫は、これらの原則に基づき、これまでも個人・組合員本位の事業運営を実践してきたが、勤労者一人ひとりの生涯にわたり、その立場に立った、良質な商品・サービスの提供を行うことが本来的な役割・存在意義であるとされている。

労働金庫は1997年5月16日、『お客様本位の業務運営に関する取組方針』を策定・公表し、これまで取り組んできた勤労者本位の事業運営の精神・活動を踏まえ、変化する時代の要請に応えるべく、「ろうきんの理念」のもと、勤労者のくらしを守り、より豊かにする運動を展開してきた。

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

全国貨物協議会

貨物会社をめぐる情勢は、平成 23 年度から実施されてきた鉄道運輸機構の利益剰余金を活用した総額 890 億円の無利子融資、補助も終了し、有利子債務の減少、老朽車両の更新、青函トンネル走行用機関車の増備、鉄道保管事業としての倉庫事業の拡大など、国と約束した経営自立計画の数値目標も達成するなど、経営基盤の強化に向けて新たな段階に入った。

「中期計画 2023」の 2 年目の 2019 年度決算は、相次ぐ自然災害により中央線、武蔵野線、東北線などの主要線区が土砂流失などにより長期に寸断されたが、「西日本豪雨」による 100 億円の減収、当期損失を計上した 2018 年度決算から一転し、発足以降 4 番目となる 71 億円の経常利益を確保した。

国の支援と引き換えに内外に示した「経営自立計画」は、設備投資に対する資金調達は順調に推移し、無利子融資により有利子長期債務は減少してきた。また、労働環境の変化と国を挙げてのモーダルシフトの推進から鉄道貨物輸送への期待は高まり、2016・2017 年度決算では 2 年連続で J R 発足以来最高益を計上し、併せて鉄道事業部門での黒字化を達成させてきた。

しかし、こうした好決算の背景には、新規採用の抑制と徹底した効率化、繰り返される期末手当の低額支給による人件費削減が大きく影響し、社員犠牲の施策を強化することで経営課題を達成しているのが現状であり、2019 年度から導入した新しい人事制度も、今後の総額人件費の抑制に向けた狙いがあると明らかにしてきた。

この間、全国貨物協議会は、国労本部と連携し、J R 発足から指摘続けている線路使用料やダイヤ調整などの構造盾や、税制特例をはじめとした優遇措置の継続について、関係省庁、各政党・関係議員へ対する要請行動を展開してきた。貨物会社が発足から抱える構造矛盾は、貨物会社の健全経営に向けた重要な課題であり、今後も継続した取り組みが重要となっている。

貨物職場では、低賃金と昼夜を問わない劣悪な労働実態から不満が増大し、将来展望が見いだせない中で、退職をしていく社員が後を絶たない。そうしたなかでも J R 採用者が職場の中心で奮闘する今日、J R 発足以来抱える経営矛盾、構造矛盾について、厳しい実態の根底にある課題の共有化を図っていくことが重要になっている。

全国貨物協議会は、今後も組織強化拡大を最大の要求闘争と位置づけ、労働条件の改善をはじめ安心して働き続けられる職場の確立に向け全力で奮闘する。

ソフトバンク協議会

ソフトバンク株式会社の2020年3月の決算は売上高4兆8,6120億円(前年度30%増)、営業利益は9,117億円(同27%増)とプレス発表した。国が進める「働き方改革」や昨今の状況で在宅勤務によるテレワーク、リモート会議等で携帯電話やインターネットの需要が増え、通信業界全体は増収となっている。

この状況下でも会社は、本業である通信事業の増収にも関わらず、更なる増収を求め、昨年発表したネット通販会社の買収等で、本業以外でも収益拡大を進めている。しかし、事業拡大による経費は益々増額し、2020年3月末の負債が8兆円を超え、2年前に比べ2.2兆円増となった。投資会社であるソフトバンクグループ株式会社の2020年3月決算も、9,616億円の赤字となり、その補填のためソフトバンク株の株式も売却されるなど市場価値も低迷し、会社は健全な経営状態とは言えない状況である。

こうした状況の中、学校のリモート授業など通信の需要は益々高まり、大容量なデータを利用するサービスが多種多様に利用され、設備の新設・増設といった投資費用は益々増額し他社とのサービスや価格の競争激化は、依然続いたままの状態となっている。

2年前に発生した大規模通信障害は、全国規模で長時間通信障害を引き起こし、携帯電話からのJRチケットの予約やイベントのチケット確認が利用できず社会的問題となり利用者の不安は解消されていない。その一方で会社は、地方の設備について保全業務完全外注・委託化を実施し、コスト削減や効率化のため、地方社員を大都市に転勤させる集中配置をしてきた。地方設備は軽視され、全国統一した安定したサービスの供給体制とは言えない状況となっている。

これまで組合は、大都市への集中配置の弊害を指摘し、災害・有事による危機管理の問題点として、地方への設備分散や社員配置について適正な状態に戻すよう改善要求してきたが、会社は「効率化」を理由に現行の体制を変えようとしていない。また、業務「効率化」による職場環境は、「働き方改革」による在宅勤務やノー残業デーを実施しているが、要員不足やシニア支援制度と言った退職金の上乗せの早期退職制度並びに子会社への出向により、職場の要員は益々減少し、適正要員配置の方向に向かっていない。

そうしたことから個々の業務量が増え、長時間労働の常態化とサービス重視の管理化で社員の労働環境悪化が引き起こすメンタル不全で、心体不調による長期休暇を余儀なくされる社員も増えている。

賃金面では、成果主義賃金制度の導入によって、一般職にまでランクによる年収制が適用され、昇格しなければ給与が上がらない制度となっている。これまで5年連続ベアゼロのもと、定期昇給においても「賃金表頭打ち」となり「昇給もなく給与増額もされない」状況にある。組合は、これまで家族手当等の各種手当による生活給を

戻すよう要求してきたが、会社は成果給にウエイトを置きつつ、「働き方改革」の支援金を名目にした「月例・賞与比率を変更」や全社員一律金を支給するなど、一部要求が改善されてきた。一方、継続再雇用に伴う給与体系が、「同一労働・同一賃金」に照らし賃金格差の是正がされておらず、ベテラン社員のモチベーション維持の為にも重要な課題となっている。

ソフトバンク協議会はこの一年、「保全業務委託」に反対し、「人事制度改正」、職場の長時間労働や職場環境の問題等について改善要求を申し入れ団体交渉を行ってきた。今後もこの取り組みを継続し、各職場の「業務の改善」や「地方職場拡充」、慢性的な長時間労働の是正、成果主義による賃金制度の改善及びベテラン社員の継続雇用改善や若手社員の雇用不安解消に向けて運動を強化していく。

また、協力会社や多くの労働者からの不満や意見を取り入れながら、会社施策の矛盾点や改善点をアピールし、団体交渉の強化、宣伝・日常活動を通じて、『労働組合を知らない』労働者にも国労運動をアピールし、組織拡大と要求実現に向けた活動を取り組んで行くこととする。

自動車協議会

国鉄分割民営化から33年、JRバスは、JR本州会社から分社化されジェイアールバス東北、関東、東海ジェイアールバス、西日本ジェイアールバス、中国ジェイアールバスが発足し32年が経った。当初、JR三島会社のバス部門は独立経営が困難とされ鉄道会社のバス部門として運営されてきたが、2000年にJR北海道、2001年にJR九州、最後に2004年にJR四国がバス会社を分社化し、鉄道会社から切り離された。黒字経営を「至上命題」とされたジェイアールバス各社は、「国鉄バス」時代の目的であった鉄道予定線の先行、代行、培養、短絡、保管という目的では経営が成り立たず、ジェイアールバス各社の路線や小規模営業所を廃止し、都市部に移転するなどの施策を展開してきた。バス会社を分社化後、国策として高速道路の延伸がすすみ、民間バス会社と共に都市間輸送に軸足を移し、鉄道が担ってきた都市間輸送に影響を与えている。特にJR三島会社が絡む路線では、高速道路の延伸・無料化、格安料金により、親会社との競合路線も存在している。このようにジェイアールバス各社は、経営の柱として高速路線バスに軸足を移し、都市間輸送、都市輸送として民間バス会社と競争を激化させながら、あわせて人件費を抑制してきた。

今年、2月頃から新型コロナウイルスが世界中に蔓延し、バス会社を取り巻く状況が一変している。都市間輸送に特化し、販路を拡大してきたジェイアールバス各社は、緊急事態宣言が出された4月以降7月中頃までを中心に、旅客数が激減し減便や運休を実施した他、高速バスや貸切部門を中心に在宅勤務等が実施された。首都圏をはじめ移動の自粛は、バス会社の経営にも多大な影響を与えている。今後、首都直下型地震、南海トラフ地震等で首都機能がマヒすれば、全国の交通機関が影響を受けることを実感している。

昨今、地球温暖化が推測される異常気象で、毎年国内各地で過去に経験の無い大規模自然災害が続いている。鉄道等インフラの寸断が相次ぎ、バス代行、トラック代行など鉄道代行が行われている。近年では、ジェイアールバス各社の要員不足、職場の統廃合などでグループ会社内のバスのみで鉄道代行が出来ない状況も生まれ、社内エリアのみならず会社を越えた助勤支援体制も実施されてきた。バス会社の安全運行を担保する上でも、適正要員の確保は大前提といえる。

JR東日本管内では、春闘を巡る会社と東労組の対立で、過半数を超える3万人以上が東労組を脱退、分裂が続いている。バス関東では東京、水戸地本を中心に東労組が分裂し新組合を立ち上げたが、バス東北には波及していない。この現状からは、会社の不当労働行為に対する立場の違いが明確になっている。

2020春闘は、新型コロナウイルスの影響で、今まで経験したことのない春闘となった。先行き不安や不透明感を強調するバス各社の対応は厳しく、ジェイ・アール北海道バス、ジェイアールバス東北、ジェイアールバス関東、西日本ジェイアールバス、四国、九州ジェイアールバスがベア・ゼロ、有額回答を行った東海ジェイアールバス、中国ジェイアールバスでもベア100円と超低額回答であった。一方、夏季手当では春闘時期に一括回答の東海ジェイアールバスが2.55ヶ月、西日本ジェイアールバスが2.6ヶ月(年間4.9ヶ月)、中国ジェイアールバスが2.5ヶ月(年間4.9ヶ月)という低額回答であった。春闘とは別に5月から夏季手当交渉を行ってきたジェイアールバス関東は2.2ヶ月、ジェイアールバス東北は2.05ヶ月、ジェイ・アール北海道バスは2.02ヶ月となり、いずれも新型コロナウイルスによる業績悪化を理由に昨年を下回る回答となった。

自動車協議会の組合員も、国鉄最後期に採用された方が定年退職を迎えようとしている。退職を選択する組合員、また再雇用で働く組合員がいるが、組合員それぞれ組織拡大を合言葉に奮闘している。今年、春闘の取り組みの中で、西日本ジェイアールバスで組織拡大があったが、依然退職者数に加入者数が追い付いていない現状にある。

全国自動車協議会は、労働条件の改善と組織拡大を最重要課題として引き続き取り組むことを定期委員会で確認し、あらゆる機会をとらえて取り組みを強化している。

国鉄清算事業協議会

2020年度(令和2年度)は、世界的規模で新型コロナウイルスの感染が拡大し、現在もなお大都市圏を中心に全国で感染が拡大している。

当初、首都圏や近畿圏等で行われた勤務抑制(通勤制限)が、鉄道・運輸機構本社等でも実施され、5月は、関係所属職員に最大8割の出勤制限(週1勤4在宅勤務)が掛り、以後も週3勤2在宅勤務(基礎疾患のある職員は2勤3在宅勤務)が6月に実施、月3日の在宅勤務指定が7月以降予定・実施されてきた。また、政府の要請

に基づき全国の各企業がリモートワークを導入し、運輸機構業務もリモートワーク可能な業務の見直し(掘り起し)が行われている。同時に、特例業務(国鉄清算事業)においても、上記の勤務措置や業務見直しが実施されてきた。

そうした中、特例業務(承継登記、土地処分、所有権移転未済処理、買戻権抹消等)は、かなりの「停滞」を強いられており、土地処分を含めた土地処理のスケジュールが当初計画より遅れはじめている。

特例業務勘定とは、旧国鉄清算事業団(旧国鉄)と地位を承継したものであり、主な業務は、以下のとおりである。

- ① 旧国鉄職員等の年金、業務災害補償(アスベスト被害等)等の支払い
- ② 旧国鉄の地位の承継に伴う訴訟等への対応
- ③ J R株式の処分
- ④ 特例業務に係る土地等に関する管理等
- ⑤ 国鉄改革に伴い設定された新幹線債権の償還金の受入れ
- ⑥ 平成 23 年の改正債務等処理法に基づく鉄道関連施策の実施に加えて、平成 28 年度より J R 北海道及び J R 四国に対する追加的支援措置を実施。令和元年度より J R 北海道に対するさらなる支援措置を実施。
- ⑦ その他、旧国鉄に関わる業務
となっている。

なかでも「瑕疵補償」については、処分済土地にかかる土壤汚染処理、埋設物処理等が行なわれているが、土地の見直し工事等により、発見される場合もあり、補償業務の終焉が何時になるのか見通しが立っていない。

コロナ禍における新たな課題もあるが、国鉄清算事業は、未知の土地(実査発見土地)の処分や、J R 各社への残存する承継登記作業等の国鉄の後処理といった業務を担っており、協議会としては、職場において国労の存在を示しながら、今後とも活動の活性化を図りつつ運動を取り組んでいく。

VII. 財政の確立

2020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. 2020年度予算編成については財政議題による。
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・地方本部は〇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。