

2021年1月30日
新橋交通ビル

第191回拡大中央委員会議題 「当面の闘争方針（案）」

第191回拡大中央委員会スローガン

- ◆ 仕事と安全の総点検運動を全職場から展開し、JR及び関連労働者の組織化と希望者全員の正社員化、労働条件改善、安全・安定輸送確立に向けた取り組みを強化しよう！
- ◆ JR北海道・四国・貨物会社に対する恒常的支援策の確立とJR九州への経営支援策の継続、整備新幹線並行在来線の維持・活性化と持続可能な総合交通体系の確立、人と環境にやさしい交通政策の実現に全力をあげよう！
- ◆ 明るく働き続けられるJR職場と健全な労使関係を確立するため、分会活動の活性化をはかり、組織強化・拡大を勝ち取ろう！
- ◆ 2021年春闘勝利にむけ、職場・地域から取り組みを強化しよう！
- ◆ 平和憲法を守り、民主主義擁護、地球環境保護、労働法制の改悪・増税政策の実施・社会保障の切り捨てなどに反対し、「格差是正」と「働きやすさ」を求め、雇用安定と働くルールを確立しよう！
- ◆ 自然災害からの完全復興と被災地への支援策強化、原発に依存しないエネルギー政策への抜本的転換をはかろう！
- ◆ 各種選挙をはじめとする政治闘争を強化しよう！

当面の闘争方針

目 次

はじめに.....	2
I. 情勢.....	5
1. 国内外の情勢.....	5
2. J Rを取り巻く情勢.....	8
II. 全国大会以降の主な経過と当面する闘いについて.....	13
1. 「合理化」反対、労働条件改善、安全・安定輸送の確立を求める闘い.....	13
(1) J R三島・貨物に対する支援策の強化・継続を求める闘い.....	13
(2) 「合理化」に反対し、労働条件改善と安全・安定輸送確立をめざす闘い..	16
(3) 地方交通線の維持・存続、公共輸送確立にむけた取り組み.....	19
2. 2021年春闘.....	21
3. 期末手当（夏季・年末）の取り組み.....	25
4. 組織強化・拡大の闘いと事業活動の強化.....	26
5. 平和と民主主義を守る闘い.....	29
III. 闘いの展開.....	31

はじめに

国労は昨年9月18日に第89回定期全国大会を新型コロナウイルス感染症拡大の影響により書面審議にて開催し、組織強化・拡大を最重要課題とし、コロナ禍の中でもJR各社の安全・安定輸送の確立と労働条件改善の取り組み、安倍政権を継承するとしている菅政権の暴走を許さず、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、今日まで闘いを展開してきた。

昨年2月からの新型コロナウイルス感染症拡大によって、移動や外出の自粛、さらには緊急事態宣言が発令されるなど、私たちの生活は大きく制限されることとなったが、医療現場をはじめ、感染のリスク・不安と闘いながら、JRという公共交通の安全の確保に取り組んできた。

JRが発足して30年以上が経過した。この間に国労は幾多の困難な闘いを経験しながら団結を深め、あらたにJR採用の仲間たちを迎え入れてきたが、時代の変遷と共に国労組織を取り巻く状況も大きく変化している。

こうした情勢を見極めながら本部が「国労の課題と方向性（5年ビジョン）」を提起してから1年が経過した。

今後の組織の減少から財政の見直しを行い、各エリア・地方では組織対策会議やオルグ等、様々な取り組みが行われ、大会でも報告がされてきた。その結果、この1年間で〇〇名を拡大することができた。これは日頃から分会・支部・地方本部の機関が一体となって取り組まれた成果であり、関係者の努力に敬意を表するものである。引き続き、組織の強化・拡大の取り組みに全機関で取り組み、国労が職場の中心となるために、国労運動の職場からの実践が必要となる。

国鉄世代はあと数年で退職年齢となるが、次世代に運動を引き継ぎ、機関を担う仲間作りが重要な課題となる。そのために、今年度は2012年に発出し継続してきた「闘争指令1号」の8年間を総括し、次期定期全国大会では新たな組織方針を提起することとし、各エリア・地方においても総括を行う中で、組織拡大運動に向けた意思統一を図ることが求められる。

2016年に「単独では維持困難」とする13線区を発表したJR北海道は、2016年に留萌本線、2019年には石勝線夕張支線がバス転換となり、昨年5月には札沼線のバス転換による廃止となった。さらに3月には日高線が廃止予定となっており、2路線は現在も沿線自治体と協議中となっている。

12月12日、国土交通省は2020年度末に期限を迎えるJR北海道への財政支援について、2021年度以降も経営安定基金の運用益の確保を前提とした財政支援を継続する考えを明らかにした。

また、JR四国への支援も継続する方向となっており、1月開会予定の通常国会に改正案が提出される見込みとなっている。

近年、数十年に1度と言われる大規模自然災害が日本列島を襲っている。とりわけ、令和2年7月豪雨では、JR東日本からJR九州までの広範囲にわたって大きな被害

をもたらした。特に J R 九州は熊本地方を中心に 730 箇所が被災し、いまだに復旧の見通しが立たない箇所もある。また、J R 貨物は線路の寸断によりトラックによる代行輸送を行うなど、大規模自然災害などが起こると大きな収入減となり、直接経営に大きな影響となる。これは J R の構造的な矛盾から来るもので、引き続き国交省要請をはじめ、国に対して支援策を含めた経営基盤の確立を求める必要がある。

一方、昨年まで過去最高益を更新していた本州三社においても、新型コロナウイルス感染拡大の影響から第二四半期決算は全社で赤字となった。そして国鉄世代の大量退職や少子高齢化などから効率化や業務委託、コスト削減が一層進められることが想定される。安全・安定輸送の確保の観点からも職場を検証し、グループ会社も含めた労働条件改善、安全のための投資が行われるよう、取り組みを強化していかなくてはならない。

2020 年春闘において安倍前首相は、7 年連続となる官製春闘を主導しようとしたが、経団連との考え方の違いも報じられており、官製春闘にも陰りが見えている。

国労は、新型コロナウイルス感染拡大の影響から中央集会を断念せざるを得なくなり、各エリア・地方を中心とした取り組みとなった。北海道では 19 年連続ベアゼロとなったが、四国では 18 年ぶりにベアを勝ちとることができた。

2021 年春闘を闘うにあたり、昨年春闘の総括から闘いを展開する。第一には、全組合員が参加する職場からの春闘を構築する。安全総点検・仕事総点検運動から要求を確立し、分会活動を活性化させ組織拡大も追求する。第二に、地域で闘う仲間と連帯する地域春闘を構築する。第三に、J R の構造矛盾や経営問題など国策からの問題解決を求めていく。職場から運動を積み上げ、分会機能を強化することから闘う基盤を強化し、賃金交渉を支える体制を構築する。

安倍前首相は 2020 年を憲法改正の年と位置付け、特定秘密保護法や共謀罪、戦刑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、総仕上げとして憲法改正を強行しようとしていた。

昨年 9 月 16 日に誕生した菅内閣は、改憲を掲げ続けてきた安倍政権を継承するとしており、憲法審査会では、自民党が国民投票法改正案の早期採決を策動したが、実質的な審議入りはしたものの採決は見送られたが、立憲野党の結束を強化し、改憲のための審査会始動を阻んでいかなければならない。

また、日本学術会議会員任命拒否問題をめぐっては、菅首相は答弁を二転三転させており、「多様性確保のために任命拒否した」「内閣府と学術会議との事前調整が機能しなかったため拒否に至った」などと主張しており、憲法で保障されている学問の自由や思想・信条の自由を政治の支配下に置くことは許されるものではない。

2020 年度の防衛費は 6 年連続で過去最高を更新し、2020 年度は前年比 1.1% 増の 5.3 兆円となっている。

今、コロナ禍の中で国民生活が深刻化しているにも関わらず「自助」を掲げ、政府の役割や責任を労働者に押し付けようとしており、新型コロナウイルスの感染拡大によって飲食業をはじめとした倒産件数は 800 件に上り、解雇・雇い止めは 7 万人を超えるなど、経済の低迷が国民生活を悪化させ雇用不安を生み出している。

国民生活をないがしろにし、戦争に突き進み、改憲を虎視眈々と狙っている菅政権の暴走を止め、改憲発議を阻止し、民主主義・立憲主義を取り戻すために、立憲野党の共闘を強化し、今年予定されている衆議院の解散総選挙を始めとした政治決戦に勝利することが求められる。

2021年春闘は、コロナ禍と言われる中での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組合員、家族が総力をあげて闘うことを強く訴える。

I. 情 勢

1. 国内外の情勢

(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。昨年 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禍は、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）が行われてきた。非常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いでいて、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。現在進行形で世界を覆うコロナ禍は今後、「With コロナ」の時期を経て、「After コロナ」「Post（ポスト）コロナ」の時代へと変化がいわれ、コロナ・パンデミック（世界的流行）は経済・社会的な大惨事になっているだけでなく、米中覇権争いと絡み合い、新冷戦構造を形成させつつあり、新たなグローバル経済に転換する契機にもなっている。

(2) 2020 年 11 月 3 日投票で行われた米国大統領選挙は、コロナ禍の影響を大きく反映し多くの州で郵便による投票が増えたものの、過去 100 年で最高となる投票率を記録した。大手メディアがジョー・バイデン元副大統領の当確を発表しながらも、郵便投票の取り扱い手続きの中に「不正」を唱えるドナルド・トランプ大統領が敗北を認めないという異例の事態となったが、大統領選挙の結果を確定する連邦議会上下両院の合同会議は、1 月 6 日、混乱による中断のあと各州の選挙人による投票結果を承認して、バイデン次期大統領の当選が正式に確定した。さらに同日開票が行われた米上院選決選投票で、南部ジョージア州から選出される 2 議席を民主党が獲得した。これにより、民主党が下院に次ぎ、上院も過半数議席を奪還し、大統領・議会が一体となって人事や政策が推し進められることとなった。

(3) 世界の先行きを表すと言われているバルチック海運指数が昨年 2 月、一昨年の高値から 80% 下落した。パンデミックを想定してのこととはいえ、そもそも資本主義経済は世界的に末期状態に来ているとする学者もいる。一方、逆に値上がりしたのが「金」などの現物で、現物が値上がりする時は不況、あるいは不況が訪れる前触れともいわれ、世界各国の経済動向は、コロナ禍の影響を大きく受け不安定な現状となっている。本年 1 月からイギリスが EU（欧州連合）からの離脱を決めたが、

離脱後の自由貿易協定の締結をめぐる両者の意見が対立し、9 ヶ月に及ぶ交渉の末、12 月 24 日に合意に達した。さらにアメリカの国内経済もパンデミックの影響もあり今年の GDP が昨年比マイナス 5% となっているが、依然として 10% を越える高い失業率が続いている。個人消費もパンデミックがひと段落したこともあり回復を見せてはいるが、以前の水準には戻ってきていない。一方、世界の工場と言われる中国は、もはや中国の生産力無くして会社が回らない企業も多数あるといわれ、AI などの機械系だけでなく、医薬品や衣料、食品まで生活に関する非常に多くのものが中国の手に握られている。また世界中に張り巡らされる「ベルトアンドロード」も中国が主導的に行うことから、中国の影響力はさらに大きくなる可能性がある。

(4) 2020 年末の国内景気の現状判断は、新型コロナ流行後の大幅な落ち込みから持ち直しの動きがあるとされ、各国の経済活動の再開を受け輸出が増加に転じたほか、国内家計の消費活動も、緊急事態宣言の解除後に一定程度水準を回復してきている。当面の見通しとして、新型コロナが収束しないなか、経済活動の回復ペースは大幅に鈍化する見通しとされ、輸出面では、リーマンショック後の中国のような世界経済の力強いけん引役が見当たらない状況で、先進国を中心とした新型コロナの流行再拡大も重石となるため、輸出の回復ペースは次第に鈍化する動きとなっている。一方、内需についても、自粛ムードが個人消費を下押しし、失業率の上昇や賞与の下振れなど、雇用・所得環境の悪化も重石となり、新型コロナ前の水準を下回る状態が長期化する見通しとなっている。

(5) 新型コロナウイルスの感染が再拡大し、全国の日あたりの新規感染者数も過去最多を更新するなど「第 3 波」の感染爆発が危惧されている。菅義偉首相は、観光支援事業「Go To トラベル」を一時停止したが、20 代、30 代が多かった真夏の「第 2 波」と違い、重症化する可能性が高い高齢者・基礎疾患がある人への感染が広がっている。家庭内感染や、介護施設、医療機関での感染が増加している傾向も指摘されている。特に、高齢の感染者は宿泊療養施設に入ってもらえないため、入院患者が増加し、再び「医療崩壊」が懸念される状況となっている。こうしたなかで政府は新型コロナが季節インフルエンザよりも肺炎につながる恐れが高いことや急速な感染者数の増加に伴い医療提供体制が逼迫していることから、1 月 8 日から 2 月 7 日まで一都三県に対して緊急事態宣言を発令し、飲食店などに対する営業時間短縮の要請、夜間の外出自粛、テレワークの推進などを行う対策を決めた。

(6) 2020 年東京オリンピック・パラリンピックは、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、昨年 3 月 24 日に当時の安倍晋三首相、国際オリンピック委員会 (IOC) のバッハ会長らが電話会談し、1 年程度、延期することで一致、その後、IOC 理事会で史上初の延期が正式に承認された。新たな開幕日は 7 月 23 日で、競技日程や会場の大枠は維持された。バッハ氏は昨年 11 月、延期決定後初めて来日し、菅義偉

首相と会談、今夏の五輪実現に向け緊密に連携していくことを確認した。しかしながら世界的な感染拡大を抑制するワクチンの開発や認可、集団接種の見通しがまだまだ不透明なことから開催そのものを危ぶむ声が強くなっている。

(7) 安倍前首相は、8月24日に連続在任日数が2,799日となり、大叔父の佐藤栄作元首相(1901~1975)を抜いて歴代トップになったが、その直後の8月28日、持病の潰瘍性大腸炎が再発したため治療に専念することを理由に辞任すると突然表明した。長きにわたり安倍前首相をサポートしてきた菅内閣官房長官が、9月16日、第99代首相に就任した。

(8) 菅義偉政権発足後、昨年10月26日から12月5日までの41日間の日程で開催された第203回臨時国会では、日本学術会議の任命拒否問題とともに「桜を見る会」をめぐる疑惑が再燃し、安倍晋三前首相の後援会が前夜に開催した夕食会で、安倍氏側が費用の一部を補填し、その総額は5年間で800万円超に上るとみられることが明らかになった。東京地検特捜部は、安倍前首相の後援会の収支報告書に懇親会の収支を記載しなかったとして、安倍氏の公設第1秘書を、政治資金規正法違反の罪で略式起訴する一方、安倍氏本人を不起訴にした。これを受けて、安倍前首相は、12月24日に国会内で1時間余り記者会見し、「会計処理は私が知らない中で行われていたとはいえ、道義的責任を痛感している。深く反省し、国民に心からおわび申し上げたい」と謝罪した。

(9) 一昨年7月の参院選・広島選挙区で初当選した河井案里議員の陣営が車上運動員に違法な報酬を支払ったとされる事件で、11月25日、最高裁第一小法廷(山口厚裁判長)は、公職選挙法違反の罪に問われた公設秘書・立道浩被告の上告を退け、懲役1年6カ月執行猶予5年とした一審・広島地裁判決は、同30日までに異議申し立てがなかったことから確定した。この判決確定を受けて広島高検は、連座制の適用を求める行政訴訟を広島高裁に起こしたが、検察側が勝訴すれば案里議員は当選無効となって失職し、5年間は同一選挙区からの立候補ができなくなる。立道被告は、案里議員の夫・克行衆院議員の秘書らと共謀し、車上運動員14人に法定上限の2倍となる1日あたり3万円(総額計204万円)の報酬を支払ったとする罪に問われた。河井夫妻議員がともに自民党を離党したとはいえ、選挙活動資金として自民党本部が他の候補者の10倍となる1億5千万円を拠出した事実は消えない。

(10) 名護市辺野古の新基地建設をめぐり、政府が沿岸海域の埋め立てや護岸造成などの工期に、10年程度かかるとの見通しを立てたことが、一昨年末明らかにされた。2013年に日米が合意した在日米軍基地の統合計画では、本体工事の期間を5年と想定していたが、埋め立て工事の完了後も飛行場の整備に3年を見込んでおり、「2022年度またはその後」としてきた普天間飛行場の返還時期は、30年代半ば以降にずれ込む公算が大きい。最近では、名護市辺野古の新基地建設に伴う美謝川の水路切り替えに向け、沖縄防衛局がボーリング調査を進めている。大浦湾側の地盤改良のた

め、防衛局は設計変更申請を県に提出しており、承認が得られるかは不透明だが、県民の民意を無視した工事の進展ありきの姿勢が浮かんでいる。

(11) 総務省が10月30日に発表した労働力調査によると、2020年9月の完全失業率は3.0%（昨年11月2.2%）となり、昨年平均比0.6ポイント増加し完全失業者数は210万人で、前年同月に比べ42万人の増加となり、就業者数及び雇用者数ともに、6ヵ月連続の減少となっている。新型コロナウイルスの流行で雇用情勢が悪化している。家賃を払えなくなり、住まいを失う人が増えないように、十分な配慮が必要となっている。厚生労働省は、生活困窮者自立支援法に基づいて求職活動中の離職者らに家賃を補助する住居確保給付金について、支給期間の延長を検討している。現在は最長9か月だが、3か月延ばす方向で調整しているという。感染が広がった4月に制度を利用し始めた人は、年末に期限を迎える。住む場所がなくなれば仕事を探すこと自体が困難になり、困窮状態に陥りかねない。

(12) 財務省は昨年10月7日、2021年度一般会計予算に対する各省庁からの概算要求の総額が、105兆4,071億円になったと発表した。これまでで最も多かった20年度（104兆9,998億円）を上回った。要求総額は7年連続で100兆円を超えた。省庁別では、厚生労働省の32兆9,895億円が最も多く、国の借金である国債の返済や利払いに回す「国債費」は25兆4,934億円で、20年度当初予算に比べて2兆1,419億円増えた。今年の概算要求は、新型コロナウイルス対策を優先し、既存事業の要求額を20年度と同額とした。感染症対策や経済対策などのコロナ関連については上限を設けずに予算を要求できるようにした。金額を明示しない「事項要求」も相次いでいる。

2. JRを取り巻く情勢

(1) 世界中を襲う新型コロナウイルスによって、JR旅客会社は過去に例の無い収支概況を明らかにしている。新型コロナ感染症の終息が見えないもとの、「以前の需要回復は見込めない」として、今年度の経営・事業計画の見直しを行い、「新規社員採用数の縮小」「無人駅の拡大」「設備投資の見直し」、2021年春のダイヤ改正にあわせた「列車本数の削減」「終電見直し」や運賃改訂などが検討されている。

昨年の年末手当をめぐる交渉では、「人件費削減」を求める西日本会社が、国労西日本本部と協定化した「年末手当の見直し」を求め、「1.5ヵ月」の支払いという会社発足後初めての取扱いが行われた。JR他社においても、前年を下回る回答が相次ぎ、家計に大きな影響を与えた。

(2) 6月12日に成立した第2次補正予算では、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」が2兆円拡充され、その内「地域公共交通における感染拡大防

止対策」として138億円が盛り込まれた。一方で、この交付金は使途に制限があり、地域公共交通の維持・存続や損失補てんに適応しない内容であった。JR九州、四国、西日本、北海道は社員の「一時帰休」を実施し、雇用調整助成金制度に基づく請求申請が行われた。この制度は、助成率や上限額が見直された他、事業主が労働者を出向させることで雇用を維持した場合も支給対象として拡大されている。

(3) JR北海道が10月27日、日高本線の鶴川～様似間(116.0km)の鉄道事業廃止届を提出した。日高本線は、2015年1月、厚賀～大狩部間が高波により海側の盛土流出。同年9月には、台風の影響により豊郷～清島間の約80mと厚賀～大狩部間の約50mで路盤が流出。2016年に入っても、7月の豪雨や8月の台風により、複数箇所路盤の崩落や橋が流出した。被災後約6年間、JR北海道が復旧後の維持費負担を求め関係自治体らとの協議が行われてきた。結果として2021年3月末で鉄道を廃止、JR北海道はバス運行の維持するための費用や「まちづくりの支援」金として25億5500万円を拠出。4月からジェイ・アール北海道バスと道南バスによるバス転換が合意され、またローカル線が消えることとなった。

(4) 「令和2年7月豪雨」は、日本全国に甚大な被害をもたらした。近年続く台風や集中豪雨、大地震などの「激甚災害」によって全国のローカル線が長期にわたり寸断されている。鉄道軌道整備法が改正され早期復旧が期待されたが、前提に「経営判断の主体性にも十分に配慮した運用」が足枷になるばかりか、復旧後の責任について議論されている現状を注視する必要がある。

熊本地震で約4年間運休を余儀なくされていたJR九州・豊肥線復旧にあたっては、国の復旧事業とも連携して費用圧縮したことで、2020年8月8日運転が再開されたが、昨年7月豪雨により会社内17線区730件の被災箇所が報告されてきた。現在も運休を余儀なくされている九大本線は今年春を目途に全面復旧の会社方針が示されたが、肥薩線の復旧費用が100億円を超えるとの試算もあり、沿線自治体の財政状況を勘案すれば、「復旧協議」の曲折と長期化のみならず、コロナ禍での業績悪化によって鉄道復旧に向けた動きにブレーキがかかっているように見える。

(5) 7月3日、鉄道における自動運転技術検討会が「とりまとめ報告」を公表した。検討会では、「運転士や保守作業員等の鉄道係員の確保・養成が困難になっている」、特に「経営環境の厳しい地方鉄道においては、係員不足が深刻な問題」として、鉄道事業の維持等の面から鉄道における運転士の乗務しない自動運転における技術的要件などが検討されてきた。JR東日本は、「変革2027」の実践に向けて、今年常磐線の一部区間で「自動運転」を開始するが、新幹線・新潟駅～新潟新幹線車両センター間(約5km)でも、2021年10月から11月に「自動運転」の試験走行実施が発表されている。

「国労全国運転協議会」では、「自動運転」について異常時対応を含む安全の確保を大前提として、様々な意見が交わされている。交運労協(鉄軌部会)では、

在来線への自動運転導入にあたっての課題として①踏切があるため前方監視が絶対必要なこと、②鉄輪式のため雨等によるスリップが想定されること、③定位置精度がATO装置により確保できるか不確定なことなどを注視していくとしている。

(6) 国交省鉄道局は、10月9日、2019年度の「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」を取りまとめ公表した。国労が注目している「部内原因」は、ほぼ横ばい。「部外原因」及び「災害原因」は増加傾向にあり、それに伴って輸送障害全体としても増加傾向となっている。詳細においては「鉄道係員、車両又は鉄道施設等の部内原因に起因する輸送障害」は、1,434件（輸送障害に占める割合25.3%、対前年度比15件増）であり、その内JR在来線では、974件（対前7件減）、新幹線では18件（対前10件減）、合計992件となっている。国労は、安全最優先の企業風土確立に向けて、労使交渉・協議等を求めてきたが、今年度においては、「コロナショック」に起因した輸送障害の増加も懸念されている。

(7) JR7社およびソフトバンクの2020年度9月期中間連結決算並びに各社が公表した通期見通しは、以下の通りとなっている。

【北海道会社】

第2四半期（連結）決算において、営業収益は519億99百万円（前年同期は85526百万円）、営業損失は△385億81百万円（前年同期は△14980百万円）、経常損失は△224億81百万円（前年同期は経常利益691百万円）となっている。これに、特別損益及び法人税等を加味した親会社株主に帰属する中間純損失は△149億28百万円（前年同期は中間純利益△3億88百万円）となったことを公表。なお、2020年度の業績予想については、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客需要が低迷しており、今後の収入状況等の想定が困難であり非公表としている。

【東日本会社】

第2四半期（連結）決算において、営業収益7,872億円（前年同期比48.2%減）、営業損失は2,952億円（前年同期は営業利益2,965億円）、経常損失は3,355億円（前年同期は経常利益2,719億円）、親会社株主に帰属する四半期純損失は2,643億円（前年同期は親会社株主に帰属する四半期純利益1,885億円）と公表。また、通期の業績予想（連結）の主な指標は、営業収益1兆9300億円（2020年3月期実績2兆9466億円、1000万円以下切り捨て）、営業損失△5000億円（前年度：3808億円の黒字）、経常損失△5490億円（前年度：3395億円の黒字）、当期純損失△4180億円（前年度：1984億円の黒字）と見通しを明らかにしている。

【東海会社】

第2四半期（連結）決算において、営業収益は3,378億円（前年同期比64.6%減）、経常損失は△1,507億円、親会社株主に帰属する第2四半期純損失は△1,135億円

と公表。当期の中間配当金については、安定配当を継続するという基本方針に基づき、最近の経営環境や業績等を踏まえ、1株当たり65円としている。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益8,630億円(対前年53.2%減)、営業損益△1,850億円、経常損益△2,580億円、親会社株主に帰属する当期純損益△1,920億円としている。なお、当業績予想は、今後の新型コロナウイルス感染症の収束状況や経済動向等により、大きく変動する可能性があるとしている。

【西日本会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益が3,899億円(前年同期比48.8%減)、営業損失は△1,447億円、経常損失は△1,543億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する四半期純損失は△1,281億円となったことを公表。また、通期の業績予想(連結)は、売上高9,200億円(前年度:1兆5082億円)、営業損失△2,900億円(前年度:1606億円の黒字)、経常損失△3,050億円(前年度:1483億円の黒字)、当期純損失△2,400億円(前年度:893億円の黒字)と見通しを明らかにしている。

【四国会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益は115億円(対前期137億円減)、営業損失は△140億円(対前期102億円悪化)、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△63億円(前期は経常利益18億円)となっている。これに、特別損益及び法人税等を加味した親会社株主に帰属する中間純損失は△53億円(前期は中間純利益12億円)となったことを公表。また、2020年度の業績予想については、新型コロナウイルス感染症の影響により、今後の収入状況等の想定が困難であることから公表していないとした。

【九州会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益は1,245億52百万円(前年同期比41.5%減)、営業損失は△205億71百万円(前年同期302億17百万円)、EBITDAは△73億2百万円(前年同期423億89百万円)、経常損失は△195億20百万円(前年同期310億26百万円)、親会社株主に帰属する四半期純損失は△102億48百万円(前年同期230億25百万円)となったことを公表。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益2,917億円(対前△1,409億円・67.4%)、営業利益△323億円(対前△817億円)で、単体で約140億円、グループ会社で約30億円のコスト削減を計画するも、営業収益の大幅な減少に伴い減益。経常利益△314億円(対前△820億円)、親会社株主に帰属する当期純損益284億円(対前△598億円)、EBITDA=営業利益+減価償却費(転貸を目的としたリース資産に係る減価償却費除く)△42億円(対前△792億円)と通期見通しを明らかにしている。

【貨物会社】

第2四半期(連結)決算における営業収益は、891億円(前年同期比△8.3%)、

営業損失は△13 億円（前年同期は営業利益 62 億円）、経常損失は△18 億円（前年同期は経常利益 59 億円）、親会社株主に帰属する中間純損失は△19 億円（前年同期は親会社株主に帰属する中間純利益 37 億円）と公表。2021 年 3 月期の業績予想については、現時点で新型コロナウイルス感染症の収束の見通しが立たず、経済に与える影響が不透明であり、通期の業績への具体的な影響額を算定することが困難であることから、未定としている。

【ソフトバンク】

第 2 四半期（連結）決算においての売上高は、売上高は、2 兆 4284 億 27 百万円（対前期 2.3%増）となり、営業利益は、全セグメントで増益し、5896 億 05 百万円（対前期 6.8%増）となっている。純利益については、3466 億 68 百万円（対前期比 87 百万円増）となっている。これにより、親会社の所有者に帰属する純利益が 3151 億 4 百万円（対前期 12,320 百万円減）となり、調整後の EBITDA は、9383 億 59 百万円（対前期 7.6%増）となったことを公表している。年度末の業績（連結）予測については、前年度決算時に開示した内容を変更せず、親会社の所有者に帰属する純利益は、4850 億円と明らかにしている。

Ⅱ. 全国大会以降の主な経過と当面する闘いについて

1. 「合理化」反対、労働条件改善、安全・安定輸送の確立 を求める闘い

(1) J R三島・貨物に対する支援策の強化・継続を求める闘い

① J R各社の経営状況

近年、国鉄世代の退職者数が新規採用者数を上回り、相対的に社員数が減少していると同時に人手不足から技術継承が大きな課題となり、J R各社は人を介さないシステムや技術革新を進めている。

本州三社は、安定した経営が続き、過去最高益を更新していたが、新型コロナウイルス感染拡大により、2019年度第4四半期から各社とも大幅な収入減となった。

2020年3月期連結決算では、J R北海道の営業収益は1,672億円(38億円減)となるものの、経営安定基金運用収益など加味した経常損益は135億円で過去最大の赤字となった。J R東日本の営業収益は2兆9,466億円(1.8%減)当期純利益1,984億円(32.8%減)、J R東海の営業収益は1兆8,781億円(3.1%増)当期純利益4,387億円(10.9%増)、J R西日本は営業収益1兆5,082億円(1.4%減)当期純利益893億円(13.0%減)、J R四国の営業収益は489億(9億円減)経営安定基金運用収益等を加えた経常利益は△7億円(4億円減)の2期連続の経常赤字で、当期純利益は12億円(4億円増)、J R九州の営業収益は4,326億円(1.8%減)当期純利益314億円(36.0%減)、J R貨物の営業収益は1,989億円(3.8%増)経常利益89億円(43億円増)となり、当期純利益は50億円の黒字となった。

② J R北海道の現状と国の対応

J R北海道は、2016年11月に「単独では維持困難な線区」について発表し、2016年12月に留萌本線(留萌～増毛間)、2019年3月には石勝線夕張支線(新夕張～夕張間)がバス転換となり、2020年5月には札沼線(北海道医療大学～新十津川間)が廃止され、バス転換されている。

国交省は2018年7月、J R北海道に対し「経営改善に向けた取り組みを着実に進めるよう」監督命令を発出した。監督命令では、J R北海道が経営自立することをめざし、収益の増加とコスト削減に取り組み、徹底した経営努力を行うこととしている。具体的には「非鉄道部門も含めた収益の最大化」「新千歳空港アクセスの競争力の一層の強化」「インバウンド観光客を取り込む観光列車の充実」「北海道新幹線の札幌延伸に向けた対応」「J R貨物との連携による貨物列車走行線区における旅客列車の利

便性の一層の向上及びコスト削減」「経営安定基金の運用方針の見直しを含めた運用益の確保」「J R北海道グループ全体を挙げてのコスト削減や意識改革」「地域の関係者との十分な協議を前提に、事業範囲の見直しや業務運営の一層の効率化」などが挙げられており、その支援策として、2019年度からの2年間で約400億円の財政支援措置を行なうとした。これを受けてJ R北海道は2019年4月に、2031年度の経営自立をめざした「J R北海道グループ長期経営ビジョン 未来2031」「J R北海道グループ中期経営計画」を発表し、2019年10月には年間40億円もの増収を見込んだ運賃改定を行った。しかし、全路線が赤字で、経営安定基金の運用益なしには成り立たない経営状況、さらには財政支援も今年度までとなっていることから、社員や利用者、公共交通の維持、地元経済への影響などの観点からも来年度以降の支援策を含めて抜本的な恒久支援策が求められる。

こうしたなか、国交省は12月25日、J R北海道、四国、九州に対して各社の置かれた状況を踏まえ、助成金交付金等の支援期限を2030年度まで延長することをはじめ、経営安定基金の下支えや各社の中期経営計画期間内における支援の実施、さらには支援手法の拡充とこれらの実施に必要な法改正を検討することを公表した。

③ 国労の取り組み

このような現状の中で国労は、J R北海道・四国・貨物会社の構造的な矛盾が現在も改善されないことなどを踏まえ、11月6日に制度・政策要求の取り組みとして国土交通省要請行動を行った。

今年は新型コロナウイルス感染症防止の観点から本部三役が代表で要請を行った。要請の趣旨は、鉄道事業存続に向けた恒久的支援策の確立や、自然災害等による鉄道復旧支援と安全・安定輸送、鉄道ネットワークと総合交通体系の構築、バリアフリー化など、16項目にわたる要請に対し事前に文書回答がされ、意見交換を行いながら以下の5項目について追加要請を行った。

- i) コロナ禍の影響がJ R各社ならびに関連会社の経営に波及し、J R西日本では年末手当の協定見直しが行われたが、国交省としてJ R各社・関連会社の収入動向をどのように受け止めているか見識をお聞かせいただくこと。
- ii) J R・関連会社で働くエッセンシャルワーカーに対する新型コロナウイルス感染予防対策のために行政としての支援をさらに強化していただくこと。
- iii) 国交省鉄道局から公表されている『鉄軌道輸送の安全に関わる情報』でも部内原因に起因する輸送障害が横ばいの状況・高止まりが続いており、安全最優先のために引き続き必要な提言と対応を行っていただくこと。
- iv) J R発足後に経営効率化のもとでローカル線の廃止、駅の無人化・廃止計画の前倒し、列車ダイヤの大幅見直しと矢継ぎ早に施策が進められてきたが、各社ともに『コロナ前の需要回復は見込めず』『安定回復の予測時期も現時点では明らかにできない』状況のもとで、経営改善には限界があり、今一度、国鉄改革のスキームに視点をあてつつ、恒久的な支援策を講じていただくこと。
- v) コロナ感染症対策だけでなく二重三重の見直しを迫られるJ Rの『経営計画の見直し』『災害復旧』などに際し、鉄道事業者、地方自治体、各地方運輸局をはじめ国

交省の協議におかれても、利用者・国民と私たち働く労働者の生活やくらしが回復・向上する方向でのタクトを振って頂くこと」など追加要請を行ない、国交省側から以下のように口頭による回答がなされた。

国交省からは、「コロナ禍における J R 各社の厳しい経営状況については十分認識している」「コロナ禍における事業の横断的な支援として一時帰休を実施した会社については雇用調整助成金がある。納税の猶予や社会保険料の猶予も J R 各社において適用している。特に上場 4 社については社債を発行したり、借入限度額を拡大したりしているが、ただちに経営が行き詰まるということはない。G o T o キャンペーンがはじまり、下期は盛り返しもはかっているものと考えているが、コロナ感染者の拡大も指摘されており、今後とも注視していきたい」「北海道・四国・貨物については過去の無利子貸付の猶予などをやっているが、鉄道局としても独自に支援できることはやっている。また各社から相談があれば検討してまいりたい」

「令和 2 年度第 2 次補正予算では、地域鉄道、地域バス、離島等への航路・航空路の各事業者向けに対し、十分な感染拡大防止対策の下での運行を確保するための駅・車両等の設備の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業に要する経費に対する支援を講じている」「コロナ禍における新たな交通機関のあり方ということで実証運行に対する 2 分の 1 の補助を支援させてもらっている」「安全確保は鉄道輸送の重要な課題である。保安監査などで鉄道事業者の対策状況をその場で確認して適切な安全対策が講じられるよう指導している。コロナ禍で『三密』を避けて監査自体も延期している状況もあるが、実態を把握するよう努めていきたい」

「二島・貨物会社に対してこれまでも累次の支援を講じてきたところであるが、鉄道・運輸機構の特例業務勘定は国鉄清算事業団から引き継いだものであり、将来的には清算されていくものである。その意味で財源にも限りがあり、『恒久的支援』というものはなかなか厳しいと考えている。北海道であれば 10 年後に北海道新幹線が開業するが、四国や貨物も含めて概ね 10 年後をめざして経営自立することを基本に新たな支援策を考えている」「被災した路線の復旧に対して鉄道軌道整備法による制度があるが、平成 30 年度に改正して黒字の鉄道事業者の赤字路線に支援できることが可能となり、これによって J R 九州の赤字路線にも支援できるようになった。豊肥線なども鉄道軌道整備法を使って支援している」「支援事業だけでなく、砂防事業などとも連携しながら早期復旧に向けて支援を行いたい」「来年度から交通政策基本計画の新たな 5 カ年計画が始まるが、現在のコロナの現状を踏まえて政府の基本計画として年内には対策や検討が閣議決定されるものと思う」との回答があった。

J R 発足 33 年が経過し、各社の経営状況は大きく異なったが、国鉄改革は国策として遂行されたものであるが、民間企業となっても公共交通としての社会的使命が鋭く問われている。鉄道軌道整備法の改正法が成立し、黒字事業者の赤字路線についても補助の対象とする制度が追加されることになったが、営利が追求されるあまり地方交通線における安全輸送の確保、車両新製やメンテナンス業務、駅・線路・電気設備等のインフラ基盤の整備やトンネル、橋梁を始めとした構造物の老朽化及び防災対策など公共交通機関としての地域鉄道ネットワークを将来にわたって維持することがより困難になることが危惧される。

また、都市部においても、混雑緩和・シームレス化・遅延対策といった課題に加えて、踏切事故防止のための立体交差化や踏切保安設備の整備、激甚災害に対する計画運休などの防災対策、ホームドアやバリアフリー化への対応などの問題が山積している。今後とも、鉄道輸送業務に携わる労働組合の立場から、人と環境にやさしい安心・安全の交通政策・制度要求実現に向け、JRを所管する国・行政に対する取り組みを一層強化する。

(2) 「合理化」に反対し、労働条件改善と安全・安定輸送確立をめざす闘い

① JR体制の検証と構造矛盾の解決に向けて

JR体制 33 年を経て、新型コロナウイルス感染症の拡大は、完全民営化を果たし、着実に業績をあげてきた JR 本州三社及び JR 九州をはじめ、JR 各社の 2020 年度第二四半期決算では大幅な赤字を計上し、経営に大きな影響を与えている。とりわけ、JR 三島・貨物会社は、他輸送モードとの競争条件の拡大、分割民営化のスキームである経営安定基金の運用益の減少などの影響で、厳しい経営環境におかれている。また、この間多発する大規模災害の影響は、経営基盤の脆弱性が露呈し、JR 北海道では道内の半分にも及ぶ路線・線区の改廃の切り口に使われ、JR 貨物では、自然災害による路線の寸断が人件費抑制を示唆する理由とされてきた。

国労は、分割・民営化を成り立たせるスキームである、JR 三島会社に対する経営安定基金の運用益と、貨物会社の線路使用料に対するアボイダブルコストルールの適用について常に注視してきた。特に、経営安定基金の運用益が JR 発足時の半分程度まで落ち込み、現状は全額自主運用になる中で、公共輸送機関としての使命が置き去りになり、経営が市場の動向に左右される実態になっている。また、JR 貨物の線路使用料についても運輸収入に占める割合が、発足時の 7.9% から、現状では約 15% 程度まで増加しており、二つのスキームに対する政府の見直しが急務となっている。分割・民営化によって生じている構造矛盾の解決に向けて、エリア・地方との連携を強化し、政府及び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、引き続き取り組むこととする。

② JR 各社の安全問題、労働条件の改善に向けて

安全・安定輸送の確立をめざす取り組みは、第 89 回定期全国大会で、改めて「安全・仕事総点検運動」を通年闘争として継続・強化することを確認した。JR 各社の外注化・委託化がもたらす重要な問題を指摘し、「鉄道の安全問題と外注化」を活用した学習会の開催や「安全」問題での申し入れ、ホームドアやホーム要員、駅無人化の問題など、利用者の立場からの安全・サービスの拡充に向けた国交省要請や地方運輸局への要請行動などが取り組まれてきた。

この間、JR 各社では、事故や重大インシデントが発生している。しかし、効率化の下に検査周期の延伸により運用効率を高め、「安全より営利優先」の経営姿勢が散見され、社員、利用者の安全が脅かされている。JR 各社に対して「労使事故防

止委員会」(仮称)の設置を求め、警鐘を鳴らし続けることが必要である。常に安全問題に対する現場の意識を持続させ、問題点を集約し、「安全第一」の職場風土の確立に向けて引き続き取り組む。さらに、外注・委託先における労働条件の改善に向けて、外注先会社との直接交渉や 36 条協定における社員代表を勝ち取る取り組みも重視していく。

③ 再雇用制度の改善と均等・均衡待遇を求めて

正規雇用と非正規雇用の待遇格差をめぐる日本郵政の 3 事件で、最高裁は扶養手当、年末年始勤務手当、年始期間における祝日給、有給の病気休暇制度、夏期冬期休暇制度について正社員との格差が不合理であることを認め、損害を認める判決を言い渡した。一方で、大阪医科大学事件とメトロコマース事件は賞与と退職金の格差は「不合理ではない」と判断され、格差を容認する判決となっている。

この間、労働契約法 20 条をめぐるハマキョウレックスや長澤運輸事件の最高裁判決について学習を続けてきた。判決の中で一貫しているのは「定年後の再雇用であっても労働契約法 20 条が適用される」という地裁からの判断である。また、均等待遇とは「差別的取り扱いの禁止」を指し、均衡待遇とは「不合理な待遇差の禁止」を指している。

また、改正高年齢者雇用安定法が令和 3 年 4 月 1 日から施行されることにより、これまで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から、65 歳までの雇用確保義務に加え、65 歳から 70 歳までの就業機会を確保するため、高年齢者就業確保措置として、70 歳までの就業機会の確保の措置を講ずる努力義務が新設される。しかし、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にする改正であり、J R 職場・グループ会社に導入させない運動が求められる。5 つの最高裁判決の動向も踏まえ均等・均衡待遇をめざし、グループ会社も含めた正規・非正規雇用による賃金等の格差を是正する取り組みを強化し、「同一労働同一賃金」の考え方を基本に、職場から格差是正の議論を広げることが課題となる。

④ 労働協約改正の取り組み

労働協約については、J R 北海道、鉄道運輸機構などが 4 月に改正期を迎え、10 月改正の J R 各社も総合労働協約や規範条項及び債務条項など、締結内容に違いはあるが、「労使間の取り扱いに関する協約」については、これまでの意思統一に基づき、(1) 団体交渉の設置単位と交渉事項の拡大、(2) 便宜供与の拡大、(3) 苦情処理会議の充実など重点要求について交渉を進めてきた。加えて、各エリアでは、労働条件部分(規範条項)についても具体的前進をめざして交渉を強化している。

本社本部間の交渉単位となっているソフトバンクの交渉では、経営協議会の実態について改善を求め、「検討する」との回答が示された。貨物会社における今年度の交渉では、具体的な条文改正には至らなかったが、重点要求での具体的かつ運用面での前進を確認し、2020 年 9 月 30 日に「J R 貨物会社との労働協約(労使関係部分)の締結判断について」(闘争指示 第 3 号)を発して締結の判断を行った。

労働条件の改善をはじめ、労使間協議等の条文改正は厳しい状況にあるが、どのような状況下にあっても職場からの運動を背景に粘り強く「権利の擁護・拡大」と「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 新型コロナウイルス感染症拡大防止に向けた取り組み

昨年1月末から日本を直撃した「新型コロナウイルス感染症」は、感染者が増加し、昨年4月には「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、不要不急の外出自粛をはじめ、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。5月に「緊急事態宣言」は解除されたが、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」ため、状況の変化に応じた指示を発信し、第89回定期全国大会についても延期、書面審議による開催の判断を行ってきた。

新型コロナウイルス感染症の収束が見えない中で、引き続き「3つの密」（密集・密閉・密接）とならないように対策を講じ、政府の示した「新しい生活様式」の4つの提言を踏まえて、会社と真摯に向き合い、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中で、「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」の補助についての要求構築と実現をめざし、コロナ禍での社会不安を背景とする差別やハラスメント対策についても取り組みを強化する。

⑥ アスベスト（石綿）対策について

アスベストは「静かな時限爆弾」といわれ、長期にわたって潜伏し発症する石綿健康被害であり、2006年から「石綿健康被害救済制度」による「救済給付」と「特別遺族給付金」が設けられ、2011年8月には石綿健康被害救済法が改正され、特別遺族弔慰金などの請求期限を10年間延長し、2022年3月27日までとなっている。

本部は、社会問題となった2006年から国鉄退職者等の石綿疾病による被害補償や健康対策等で、国鉄清算事業の業務を引き継ぐ鉄道・運輸機構との定期的な交渉及び窓口間における折衝等を行ってきた。鉄道・運輸機構が2020年9月30日時点で公表した旧国鉄職員およびJR退職者の業務災害認定状況は、認定者が507名であり、前年比で11名増加となった。

健康管理手帳については、従事歴証明者数が1,343名となっており、前年比で80名増加しており、健康管理手帳の取得に向けた事業主証明の取り組みが大きく前進している。

元大井工場支部のOBが、2017年12月に肺がんを発症し、2019年4月1日、品川労働基準監督署より労災認定を受け、昨年7月6日に、旧国鉄の権利義務を承継する鉄道運輸機構とJR東日本を相手取り、損害賠償を請求した。この裁判は国鉄・JR東日本に勤務していたOBがアスベストによる損害発生を主張して、旧国鉄及びJR東日本を提訴するもので、とりわけJR東日本に対して初めての訴訟となる。

これまでJR各社は、アスベスト労災について、国鉄・JR双方に勤務歴がある場合、国鉄の在籍期間が長いことをもって全て鉄道運輸機構（旧国鉄）に対応を委

ねてきた。現在も一部職場でアスベストが残存し、今後も石綿関連疾患の発症者が見込まれることから、石綿被害の深刻さを再認識することが重要である。

一昨年7月24日、貨物会社の団体交渉において『様式1号』に基づき本人から申請が提出された後、それに基づき従事歴の長短に関わらず貨物会社の期間について証明する」とJR7社の中では初めて回答が出された。2016年12月以降連続して「鉄道車両等における石綿含有製品等の把握の徹底について」厚労省通達が出され、アンダーシールにアスベストを含有した車両やコンテナが現存している実態が報告されてきた。

引き続き被害者の救済や補償、健康診断体制の充実を求め、鉄道退職者の会と連携しながら実態調査を含めて取り組みを行う。また、補償制度の拡充など制度・政策要求について鉄道・運輸機構に対しての要請を継続し、JR各社においても健康管理手帳の交付や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を求めていく。

(3) 地方交通線の維持・存続、公共輸送確立にむけた取り組み

地方交通線を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展、地域格差や急激な人口減少等に伴って極めて厳しい状況が続いている。「JR北海道問題」も、こうした現状が背景の一つである。

中小民鉄や並行在来線の経営分離により発足した第三セクター鉄道会社を合わせた地域鉄道会社は2020年3月1日現在で95社となり、2018年度には、約7割の事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上するに至っている。また、2019年11月12日付けで、国土交通省東北運輸局に対し鉄道事業廃止届が提出されていた気仙沼線（柳津～気仙沼）及び大船渡線（気仙沼～盛）、北海道では札沼線（北海道医療大学～新十津川）が2020年に廃止され、2000年度以降、全国で44路線・1041.9kmの鉄軌道が廃止された。地域公共交通の衰退に歯止めがかからず、そのもとで、住民の足が奪われ、高齢者等の移動が制約され、住民の日常生活や地域社会活動に支障をきたしている。

北陸新幹線は、敦賀までの延伸開業が2023年春から1年半遅れるとの見通しを国土交通省が示し、建設費も膨らむとしている。福井県では、開業に伴い経営分離する並行在来線の準備会社を設立しているが、遅れによる負担増大に懸念の声が強まっている。

整備新幹線開業に伴い経営分離された並行在来線は、厳しい経営環境に置かれ、経営を支える大きな力は、JR貨物からの線路使用料となっており、貨物調整金により辛うじて支えられているといっても過言ではない。しかし、貨物調整金も国鉄債務処理法による当面の財政措置であり、今後、財源確保が新たな課題となってくる。

地方において鉄道は、地域住民の通学・通院・通勤などの足として重要な公共交通機関である。また、地球環境問題への対応、地域経済の自立・活性化等の観点から、その役割が強く求められ、公共交通にふさわしい国による持続可能な支援策が必要となっている。さらに、自然災害からの復旧に対する鉄道軌道整備法の更なる拡充、公的

助成制度が必要なことはいうまでもない。

「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き、地域鉄道の安全・安定輸送の確保、整備新幹線建設による並行在来線の経営問題など、地域住民の移動する権利と安全の確保に向け、引き続き以下の取り組みをおこなう。

- ① 並行在来線問題では、政策提言「整備新幹線・並行在来線の維持・活性化に向けて」の実現をめざして、国、地方自治体、議員、政党への要請等を引き続き行う。同時にJRの安全問題など社会的責任としての積極的関与を求めつつ、地方交通線の維持・存続、公共交通としての安全対策の取り組みを強化する。
- ② JR各社への働きかけ、国土交通省要請、政党要請などの取り組みを行い、政策的課題は交運労協などとも連携を進める。また、利用者、住民、関係団体、地元自治体等との連携や共闘を最大限追求していく。
- ③ 地方交通線の存続と活性化に向けて「地域公共交通確保維持改善事業」の対象範囲の拡大など、制度・政策要求実現の取り組みを中央・地方で強化する。とりわけ、地域における「利用者の会」「存続させる会」「地域協議会」等との連携を強め、積極的に関わっていく。

2. 2021年春闘

(1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

- ① 安倍前首相は、自身が掲げた政策の一つであるアベノミクスの破綻を覆い隠すために、2013年以降、賃上げ要請を毎年経営側に行い、7年連続となる政府主導の官製春闘を目論んできた。

2020年春闘において経団連は、「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。賃上げ結果は、定昇込み5,506円、1.90%（昨年比▲491円、0.17ポイント減 連合最終集計）と大企業を中心に6年連続のベースアップとなった。
- ② 日本経済は、米中貿易摩擦などによる経済環境の悪化やコロナウイルス感染拡大の影響により、世界規模での経済活動の停滞、雇用情勢の悪化、収入不安による消費支出の低下などにより、中小企業を中心に倒産や派遣切り、労働条件の切り下げが行われるなど、リーマンショック時を上回る厳しい状況となっている。
- ③ JR各社の経営状況は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、政府により国民に対し「移動の自粛」が要請されたため、2020年度第2四半期連結決算において大幅な減収減益となり、JR北海道は190億円、JR東日本は1,885億円、JR東海は1,135億円、JR西日本は1,281億円、JR四国は53億円、JR九州は102億円、JR貨物は19億円といずれも赤字決算となっている。また、完全民営化を果たしていないJR北海道、四国、貨物の三社は今後の収入状況の想定が困難であることから通期見通しについては非公表となっている。
- ④ 財務省が10月30日に発表した2019年度法人企業統計の企業動向（金融業、保険業を除く）では、売上高増加率が▲3.5%、経常利益増加率が▲14.9%となり、製造業・非製造業とも減収減益となった。その結果、利益剰余金（内部留保）は475兆円となり、前年度を12兆円上回り、増加率は2.6%（前年度3.7%）と8年連続で過去最高を更新している。
- ⑤ 内閣府が12月8日に発表した今年7月～9月期のGDP2次速報値の成長率は、物価変動を除いた実質5.3%で、四半期ぶりにプラス成長となった。
- ⑥ 総務省が11月20日に発表した消費者物価指数（生鮮食料品、エネルギーを除く）は、対前年で▲0.2%と下落した。
- ⑦ 総務省が2月7日に発表した2019年の家計調査によると、一世帯（2人以上）あたりの消費支出は293,379円で物価変動の影響を除いた実質で前年比0.9%の増加となり、6年ぶりの実質増加となった。また、勤労者世帯（2人以上）の実収入は前年比で、実質0.5%の増加となった。
- ⑧ 厚生労働省が2月21日に発表した昨年（2019年）の毎月勤労統計（確報・従業員5人以上）では、一般労働者の現金給与総額が0.3%増の425,203円となり、実

質賃金は昨年比 0.3%減となった。

- ⑨ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2019年の年収 200 万円以下のいわゆるワーキングプアは 1,200 万人 (22.9%) となり、昨年より 102 万人増となり、依然として高い割合となっている。また、総務省が発表した 2019 年労働力調査(平均)では、正規職員・従業員は、3,503 万人 (18 万人増) で 5 年連続の増加、非正規職員・従業員は、前年比 45 万人増の 2,165 万人と依然として高い比率となっている。

(2) ナショナルセンター等の春闘方針

- ① 連合は、12 月 1 日に第 84 回中央委員会を開催し、2021 春季生活闘争方針を決定した。すべての労働者の立場に立った働き方の見直し、「感染症対策と経済の自立的成長」「社会の持続性」を実現するために、分配構造の転換につながり得る賃上げに取り組むこととし、それぞれの産業全体の「底上げ」「底支え」「格差是正」の観点から、賃上げは定期昇給相当分の 2%の確保を大前提とし、「底上げ」に取り組むことで 2%程度の賃上げの実現をめざすこととしている。
- ② 全労連や純中立労組などをつくる国民春闘共闘委員会は、11 月 18、19 日に都内で「2021 年国民春闘討論集会」を開催し、「4 つのつくる行動と 3 つのアプローチ」を提起し、「あきらめ感を払拭し、公正な新しい社会を作る春闘と位置付けること」を確認した。具体的な賃上げ額は、月額 25,000 円以上、時間額 150 円以上をめざすこととしている。
- ③ 全労協などをつくる「21 けんり春闘全国実行委員会」は 11 月 27 日、都内で「21 けんり春闘発足総会」を開催し、2021 年春闘方針を決定した。「8 時間働けば暮らせる社会を！ 同一労働同一賃金の実現」をめざし、「時給 1500 円、月額 25 万円以上の賃金補償を」とし、新型コロナウイルス感染症に伴う雇い止めの増加が予想されるため、コロナ全国労働相談、相談体制を強化するとしている。

(3) 国労の要求と闘いの基本

日本経済は米中貿易摩擦によるグローバル経済の悪化に加え、コロナ禍による全世界的な経済活動の停滞により、4 月～6 月期の GDP は戦後最大の落ち込みとなり、経済活動の再開により抑制されていた需要は徐々に戻りつつあるものの、リーマンショック時とは異なり、コロナ禍は人の往来を抑制しているため、観光・飲食・鉄道・航空など、依然として大きな影響を与えている。

安倍前首相は経済政策であるアベノミクスの失敗を覆い隠すために、7 年連続で官製春闘を主導しようとしたが、経団連は「従来型の賃上げ・ベースアップ議論ではなく、労使の話し合いで決めるのが基本」とし、働き方改革などを重視する姿勢を示した。さらに消費支出が伸び悩み、実質賃金が依然として低いレベルから改善されない

ことや、いわゆるワーキングプアも高い割合で推移している。

J R各社の経営状況は、新型コロナウイルス感染拡大によって収入が大幅減となり、旅客 6 社、貨物ともに第二四半期は赤字決算となった。昨年まで過去最高益を重ねてきた本州三社も過去最高の赤字となり、北海道、四国、貨物は通期の見通しが立てられないなど、全社で厳しい経営状況となっている。

このような情勢の中にあって、国労は 2021 年春闘を闘うにあたり昨年春闘の総括から、全組合員参加の取り組みを追求する。

第一に全組合員が参加する職場からの春闘構築をめざす。そのために職場実態点検から要求を確立し、改善行動を展開する。また、職場から分会活動を活性化させ、日常的な職場運動を展開し、他労組、関連労働者とともに取り組みを強化することから組織拡大をめざす。

第二に、厳しい労働環境下でありながらも地域で闘う仲間と連帯し、地域春闘を構築する。

第三に、J R北海道や四国、貨物に顕在化している経営にかかわる構造矛盾の解決、整備新幹線開業による並行在来線の経営問題、「鉄道政策に関する提言」の実現と安全・安定輸送確立に向けた闘いを強化する。

賃上げ要求については「賃金・生活実態アンケート」調査結果や、J R各社及びグループ会社の経営状況や賃金体系、産別の要求実態等を視野に置きながら、組合員の生活改善と労働条件改善のために、定期昇給の完全実施を求め、生活を改善させ向上するために、基本給（平均）の 1.87%相当額、5,000 円を基本とするベースアップを統一要求とし、全社とも有額回答を求め、その実現をめざすこととする。

(4) 闘いの目標

- ① 生活改善のための賃金底上げを前提に非正規社員を含む、全ての労働者の賃金引上げ
- ② J R各社と全グループ会社に於ける国労組織の拡大
- ③ 企業内・産業別最賃、全国一律最低賃金制度の確立
- ④ 退職まで安心して働き続けられる雇用制度の確立と労働条件改善
- ⑤ 地方交通線・並行在来線の切捨て反対、政府の抜本的な支援策とスキームの見直し
- ⑥ J R北海道、四国及び貨物の「構造矛盾」を解消し、安全・安定輸送・経営基盤の確立
- ⑦ 自然災害からの復興、被災地への支援策強化
- ⑧ 原発再稼働反対、原発依存のエネルギー政策の転換
- ⑨ 放射能汚染対策強化、被災地鉄道路線に従事する労働者の安全確保と健康不安解消
- ⑩ 労働基準法改悪反対、働き方改革関連法の改訂、解雇の自由化反対、労働者保護法制定

- ⑩ 憲法改悪阻止、消費税見直し、年金改悪反対、安心して暮らせる社会と保障制度の確立、安保健法・「共謀罪」の廃止、「戦争する国」づくり反対

(5) 統一重点要求

- ① J R各社における定期昇給の完全実施と2021年4月1日時点における基本給(平均)の1.87%相当額、5,000円を基本とするベースアップを求める
- ② 再雇用者(60歳以上)の賃金底上げをめざす制度改正を求める
- ③ J Rグループ各社における定期昇給の完全実施。制度のない会社における定期昇給制度の確立
- ④ グループ会社に対する要求は、J R本体の要求を基本とし、時給制度社員は1,500円を目標に、当面は1,000円以上の実施を求める
- ⑤ 初任給の改善。第2基本給廃止。成果主義賃金制度反対。公正な人事・賃金制度の確立
- ⑥ 人減らし「合理化」反対。安全・安定輸送の確立。業務委託・外注化施策の見直し。出向制度の改善
- ⑦ サービス残業根絶。年間総労働時間1,800時間実現。時間外割増率50%・休日割増率100%の実現
- ⑧ 50歳以上の在職条件と再雇用者(60歳以上)の労働条件の見直し。65歳定年制の実現
- ⑨ 非正規社員の正社員化。グループ会社の労働条件改善

(6) 具体的な闘いの展開

- ① 2021年度賃金引上げ要求は、2月12日(金)に労働条件改善要求等と共に、J R各社一斉に申し入れる。回答指定日は、3月18日(木)を基本とし、第一次回答ゾーン(3月15日~19日)および第二次回答ゾーン(3月22日~26日)とする。さらにグループ会社においては3月月内決着をめざす
- ② 春闘の闘いから組織拡大を展望し、全組合員で組織強化・拡大運動に取り組む
- ③ 職場点検から「職場改善要求」を確立し、改善を求める取り組みを全組合員で展開する。また、要求支持署名や学習会、宣伝行動など創意工夫した取り組みを実施する
- ④ 3月3日(水)に中央総行動を設定し、客貨一体となった取り組みを追求する
- ⑤ コロナ感染防止を前提に交運労協主催の総決起集会や地域春闘集会に積極的に参加し、中央・地方から春闘の構築をめざす
- ⑥ 闘いの目標・統一重点要求実現に向けストライキ態勢を背景とした取り組みを展開する。具体的な運動の指導調整と戦術判断は、中央戦術委員会に諮問し、中央執行委員会で決定する
- ⑦ 安保健法・「共謀罪法」廃止、労働法制の改悪阻止など、国民的課題の闘いに全

力をあげる。特に憲法改悪阻止の闘いに共闘の仲間と共に全力をあげる

3. 期末手当（夏季・年末）の取り組み

(1) JRとなって33年が経過し、各社ごとに経営体力や賃金・手当の考え方、交渉のあり方も大きく変化をしてきた。東海・四国・九州では春闘時に新賃金と夏季手当の交渉を行い、秋に年末手当の交渉となっており、西日本は春闘時に新賃金と期末手当（夏季・年末）を年間臨給として同時に交渉するなど、取り扱いは各社によって大きく違うこととなっている。

(2) 国労は新賃金、夏季手当、年末手当を中央戦術委員会や全国代表者会議での議論を経て、全国統一要求として闘ってきた。

しかし、統一要求としながらも、エリアによっては「この要求設定では厳しい」といった意見や、北海道・四国に至っては財政支援がなければ経営が成り立たない現状も各種会議で報告されてきた。

こうした状況から昨年の春闘では年間要求月数を5.0ヶ月を基本とし、各エリアでは上積みをめざすこととし、前年実績を上回る目標月数としながら夏季・年末手当の要求配分は各エリア本部で調整するとした。

(3) JR各社では年明けからの新型コロナウイルス感染拡大により、収入が大幅に減り、過去最大の赤字決算となっている。西日本会社ではすでに協定化されていた年間臨給の見直しが行われ、各社で昨年実績を大きく下回る回答となっている。賃金生活実態アンケートの調査結果では、毎月の赤字が38,576円という集計結果となっており、赤字分を手当で補填するという組合員が多い現状もある。こうした実態をエリア業務部長会議等を出し合い議論する中で、新賃金と併せて期末手当（夏季・年末）要求についても、今拡大中央委員会で提起することとした。

期末手当要求の考え方

- (1) 年間要求月数5.0ヶ月を基本とし、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5.0ヶ月を基本とし、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ならびに団体交渉の設置機関と調整をはかる

4. 組織強化・拡大の闘いと事業活動の強化

〔1〕組織強化・拡大の闘い

国労は、第81回定期全国大会（2012年7月26日～27日）で、組織拡大を喫緊の課題として全国的に統一行動に決起することを確認し、この決定を受け、闘争指令第1号（2012年12月5日）を発し、全力をあげて組織拡大運動を取り組んできた。そのうえで本部は、第89回全国大会決定の上に乗って、第2回中央執行委員会（2020年10月12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89回定期全国大会は、新型コロナウイルスの影響により書面審議での開催となったが、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。「5年ビジョンで示した組織・運動・財政を次世代につなげるかの2年目にあたり、2020年度末には、この5年ビジョンの中間総括をして、新たな運動の展開を検討する」ことなども提起をした。今中央委員会でも「闘争指令第1号の総括と今後の組織対策方針」（案）が示されているが、今年度においてこの8年間の組織拡大に対する総括をしっかりと行ない、全国において国労運動をさらに継承・発展させることが求められている。

一方で、現在までの組織拡大の到達点は〇〇名であり、第89回全国大会以降〇名加入の拡大があった。自らが決めた目標に対する現状を直視し、この間の取り組みの到達点と克服すべき課題について真摯な議論と総括を行うこととする。第89回定期全国大会方針で最重要課題に位置づけた組織拡大の闘いは、具体的な動きを展開することから大きな流れとして築きあげ、全機関・全組合員が一体となった実践と経験を積み上げることが重要である。

<1> 全国大会以降の主な経過

(1) 機関における意思統一

本部は、全国大会終了後の10月12日に開催した第2回中央執行委員会において、「組織拡大・全国統一行動対策本部」の設置を確認し、11月8日には各エリア本部書記長とともに合同会議を開催した。今年度も組織対策の中心に、青年・女性の意見を取り入れるため、青年部長・女性部長を加えた。来る2月27日に全国エリア・地方本部組織部長会議を開催し、向こう一年間の具体的な運動展開について意思統一を固めあうこととする。

(2) 具体的な行動計画

第89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、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、2月に第1回全国エリア・地方本部組織部長会議、6月に第2回全国エリア組織部長会議を開催することとする。

(3) 具体的な実践

本部は、若い力の行動力と発想力を最大限に引き上げるとともに、各エリア組織部長が組織拡大の闘いの先頭に立つことを確認した。各エリアでは次代を担う若手が執行部に入り、会社との交渉や青年を対象とした交流会を企画するなど、自分たちが今後の国労を担っていく意識と決意をもって日々奮闘している。また、若手が自ら組織拡大をめざし、職場の未加入者に国労加入を呼びかけ加入させている状況も生まれている。

(4) 組織拡大の現状

青年部運動における組織拡大は喫緊の課題であり、その差し迫った意識はある。一方、国鉄採用退職後の不安も抱えている。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。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。

そのためにも、各エリア・地方に責任を持つ「組織拡大・全国統一行動対策本部」のみならず、その中心となる組織部長が先頭に立ち、各職場での加入行動や職場環境改善の動きをサポートし、組織強化・拡大に向けた運動を展開することが求められている。

(5) 具体的な目標の設定

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

(6) 関連労働者の組織化

関連労働者の組織化は、今後の機関運動に欠かせないものとなってきている。関連労働者を組織する以上、関連労働者の労働条件の向上を図るための努力が必要であり、更にそのことをなしにJR各社の安全が担保されないことが事実であることも明らかとなっている。昨年から続く新型コロナウイルスにより職場環境が一変している。今後関連会社の労働条件が厳しさを増すことも予想される。こうした状況下での労働条件を守る闘いを国労が先頭に立って見せることで、昨年以降加入が続いている東日本のグループ会社であるJESS（JR東日本ステーションサービス）やLiViT（JR東日本東北総合サービス）での組織加入・拡大は大きな成果であることを受け止め、改めて関連労働者の組織化に向けて学習を強化する必要がある。

(7) 鉄道退職者の会との連携

相次ぐ年金制度の改悪により、無年金期間の段階的引き上げ、医療費の負担引上げなど多くの労働者が60歳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り、再雇用組合員の在職条件の改善は喫緊の課題となっている。それだけに、引き続き現職・退職者が一体で継続した国労運動を強化する観点からも、アスベスト健康被害対策や年金制度の改善・社会保障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ながら、日常的連携を深めていく。

<2> 具体的な闘いの展開

- (1) 第 89 回定期全国大会の意思統一に基づき、組織拡大・全国統一行動の確実な実行に向けて、引き続き全機関での意思統一と具体的な行動展開ならびに目標の達成に向けて全力をあげる。具体的には、各エリア・地方と連携を取りながら運動展開の強化を図っていく。また「組織拡大・全国統一行動」対策本部会議や第 1 回全国エリア・地方組織部長会議（2 月 27 日）で現状の分析と当面の運動展開について意思統一を図っていく。
 - (2) 本部は、組織拡大・全国統一行動の意義と意思統一についての再確認を行うため全国オルグ等に積極的に応える。あわせて、各機関役員のみならず組合員が自らの言葉で加入を呼びかけるよう努力する。なお、コロナウイルス感染症が続く中オルグや交流会などを行う場合には、感染症に注意しながら行ない、通信機器（SNS）等を活用して呼びかけなどを行う。
 - (3) 職場からの闘いと組織拡大は車の両輪である。よって、組織拡大の闘いと連動し、職場を基礎とした「目に見える」運動展開の強化を図っていく。また、統一行動と連動した運動展開を柱に、学習、宣伝行動等を継続的に取り組む。
 - (4) 闘いのスケジュールは以下の通りとし、第 14 回組織強化・拡大経験交流集会については、第 90 回定期全国大会に向けた中間的総括と位置づけ、運動展開の交流、意思統一を図っていく。各機関は、各ゾーンを視野に目標達成に向け、計画と対策を講じる。
 - ① 第191回拡大中央委員会までを第一ゾーンとする。
 - ② 2月から4月末までを第二ゾーンとする。第191回拡大中央委員会の議論を踏まえて、2021年春闘の取り組みと組織拡大の取り組みと結合し、新規採用対策や組合未加入者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 6月開催予定の「組織強化・拡大経験交流集会」で拡大経験を交流し、流れを加速させるための意思統一をはかる。
- 第14回組織強化・拡大経験交流会
- ・日 程 2021年6月○日(○)～○日(○)
 - ・場 所 東京地方本部管内とする
 - ・内 容 昨年度に続き、平成採用の組合員を含む青年・女性部を中心に

学習会と分散会・交流を基本とする。尚、新型コロナウイルス感染症の状況を見ながら、開催方法を検討する。

- ④ 5月から第90回定期全国大会までの期間を第三ゾーンと位置付け、安全・安定輸送確立、夏季手当獲得の取り組みや労働条件改善の闘い、職場要求と国民的課題の取り組みと組織拡大を結合して取り組む。

〔2〕事業活動の強化について

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視点から、交運共済7月期任意契約の更新・増口活動を世話役活動の一環ととらえ、各事業本部・支所と連携し、推進会議等を開催し、契約促進運動に取り組む。また、組合未加入者への声掛け運動を通して相互扶助の目的を広め交運共済への加入促進を推進する。

5. 平和と民主主義を守る闘い

昨年9月に誕生した菅政権は、2013年に特定秘密保護法、2015年には集団的自衛権の行使を可能にした「安全保障関連法」、2017年には多くの国民の反対の声を無視した「共謀罪法」、2018年には無権利状態の外国人労働者の受け入れを拡大する改正入管難民法(改正入管法)など数の力を背景に相次いで悪法を強行採決・成立させ、議会制民主主義を踏みにじる暴走を続けてきた安倍政権の継承をうたっている。

菅首相は政権誕生に先立ち、9月14日に自民党総裁に就任した会見の中で、「自民党は憲法改正を党是として、立党された政党だ。(憲法施行から)70年以上がたち、現実とそぐわないことがたくさんある。国会(憲法審査会)の中で、それぞれの政党の立場を明確にして、審査会を動かしていくことが大事だ。そこで議論して、国民の雰囲気を高めていくことも大事だ。総裁として憲法改正に挑戦していきたい」と、改憲に向けた意欲を述べている。

こうした中、防衛省は9月30日、2021年度予算の概算要求について、過去最大の5兆4,897億円を計上することを決定した。専守防衛を掲げる日本は他国の領土に届く長距離ミサイルなどを保有してこなかったが、中国をはじめ周辺国が武器の長射程化を進める中、敵の脅威を受けない遠方から攻撃可能な装備を備えるなど敵基地攻撃能

力を保有するものとなっている。要求額は前年度の当初予算に比べ3.3%増。年末の財務省との折衝で認められれば9年連続で増加し、7年連続で過去最大を更新する。

一方、東京電力福島第一原発事故から10年を迎えようとするなかで、今も東日本大震災により約4万3千人（20年11月27日現在 復興庁調べ）の被災者が、47都道府県、940の市区町村に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。

関西電力高浜原発1、2号機の再稼働に向けた動きも顕著となってきている中、11月3日時点で福島の事故のあと9基が再稼働した原発のうち、稼働中が1基のみとなった。司法判断で裁判所が、安全対策が不十分だとして伊方原発の運転停止を命じ、次に新基準に不適合として、テロ対策施設を義務付けているが、その設置期限に間に合わず、4基が原子力規制委員会から事実上強制停止させられた。大飯原発では配管に傷が見つかり、再開のメドが立たなくなっている。このほか通常の点検に入った原発もあり、点検などが終わるまで、稼働中の原発は玄海原発1基のみとなった。最大の焦点は2030年の電源構成と言われ、現在の計画で原発は重要電源と位置づけられ、2030年には電力の20～22%を原発だけでまかなうのが目標とされている。ただ目標達成には、まだ再稼働していない原発も含め30基の稼働が必要になる。しかし今後もテロ対策施設の不備による運転停止の可能性もあって不安定な状況は続くともみられ、目標達成は困難ではとの見方が広がっており、まずは比率を下げて現実的な目標を検討していく必要がある。政府は2050年のCO₂排出実質ゼロを打ち出していることから火力発電で賄うわけにはいかず、脱炭素化には太陽光や風力などの再生可能エネルギーをどこまで増やせるかが焦点となっている。

一度事故が起きればコントロールの効かない事態を経験してきているからこそ、自然エネルギーや再生可能エネルギーなど、その拡大に向けた議論を加速し、電源構成を大胆に見直していくことが求められている。

国労は昨年11月30日から12月1日にかけて、第8回目となる「国労フクシマ交流・視察学習会」を取り組んできた。コロナ禍における感染拡大防止からの制約もあったが、原発事故が何をもたらしたのか、原発立地の各エリア・地方本部から書面による報告を受け、現在も収束しない原発事故の現状と現実を知る現地視察の取り組みを行った。来年3月には事故から10年を迎えるが、引き続き風化させないために訴え続けることが重要である。

国労は、引き続き平和フォーラムや「戦争をさせない1000人委員会」「9条の会」などが取り組む各地での護憲運動・平和運動とも連携しながら、共に闘いの強化を図っていくものとする。

Ⅲ. 闘いの展開

1. 各級機関は、本中央委員会で決定した方針を、各エリア本部委員会、集会、オルグ等を通じて全組合員に徹底を図る。
2. 2021年春闘をすべての労働者の処遇改善や正規化の闘いと結合させ、私たちが安心して暮らせる社会の実現に向け、社会的格差の是正と貧困の根絶、地方交通線の維持・存続、公共交通の再生をはじめとした政策・制度要求の実現、職場からの春闘構築をめざし、統一重点要求の獲得に向け全力をあげて闘う。
3. 新賃金要求をはじめとした諸要求は、2月12日（金）にJR各社一斉申し入れを行うこととし、その実現に向けた団体交渉に全力を傾注し、職場・地域からの取り組みを展開する。
4. 2021年春闘に勝利し、諸要求を獲得するためにも、組織強化・拡大運動を全国から展開する。
5. 春闘期の取り組みから、安全・安定輸送確立に向けた要求を確立し、4月25日の「安全確立行動日」を節目として、JR各社において改善闘争に取り組む。
6. 第92回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2021年度定期全国大会を7月に開催する。