

2022年1月29日
新橋交通ビル

第192回拡大中央委員会議題 「当面の闘争方針（案）」

第192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・安定輸送の確立とサービス・利便性の向上に向けた取り組みを強化しよう！
- ◆ JR北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な支援策の確立とJR九州の安定経営に向けた助成策の継続、整備新幹線並行在来線の維持・活性化と地域公共交通の確保、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！
- ◆ 2022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.....	10
II. 全国大会以降の主な経過と当面する闘いについて.....	14
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.....	14
(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.....	14
(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..	18
(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.....	22
2. 2022年春闘.....	24
3. 期末手当（夏季・年末）の取り組み.....	29
4. 組織強化・拡大の闘いと事業活動の強化.....	30
5. 平和と民主主義を守る闘い.....	34
III. 闘いの展開.....	36

はじめに

国労は昨年7月15日から16日に第90回定期全国大会を新型コロナウイルス感染症の影響により、リモート併用にて開催し、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、安倍政権の政策を踏襲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。

2020年2月からの新型コロナウイルス感染症の拡大によって、緊急事態宣言及びまん延防止重点措置が継続的に発出され、移動や外出の自粛、在宅勤務やテレワーク等が広がり、私たちの生活は大きく制限されたが、エッセンシャルワーカーとして医療現場をはじめ、感染のリスク・不安と闘いながら、公共交通の安全・安定輸送の確保に取り組んできた。

JRが発足して35年目を迎える。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、新たにJRとJRグループで働く仲間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2年が経過した。そして組織の減少から財政の見直しを行いながらも、運動の強化をめざし、特に組織拡大については、今日まで〇〇名を拡大することができた。これは厳しい状況の中においても、日頃から職場での運動を分会・地区本部・支部・地方本部の機関が一体となって取り組んだ成果であり、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。5年ビジョンについては、次期全国大会で中間総括を行うこととしているが、各エリア・地方本部においても同様に中間総括を行い、国労総体のものとしなければならない。

第81回定期全国大会で、組織拡大を喫緊の課題とし全国的な統一行動に決起することを確認して闘争指令第1号を発出し、全力をあげて組織拡大運動に取り組んできた。この間、組織拡大運動を継続してきたが、第90回定期全国大会で8年間の成果と課題についてエリア及び地方本部においても総括を行いながら国労としての総括を行い、新たな組織強化・拡大に向けた運動を提起することとした。

昨年9月に開催した第1回組織拡大対策会議において、新たな組織強化・拡大に向けた具体的運動の展開について提起し、到達目標として第91回定期全国大会までにエリア・地方本部毎に確実に1名の拡大を勝ち取り、全国で50名の拡大を目標とすることを確認し、闘争指示第3号を発出した。具体的には国鉄世代が退職年齢を迎える中で、次世代に運動を引き継ぎ、機関運動を担う仲間づくりが重要な課題であり、そのために学習・宣伝活動の強化を行う中で、職場における労働条件改善を勝ち取り組織強化・拡大に繋げる必要がある。また加入した仲間自身が、さらに仲間を増やすために、加入の声かけを実践していくことが求められている。組織強化・拡大には、職場での日頃からの運動が重要であり、具体的運動について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、路線の廃止やバス転換が相次ぎ、今年3月には日高本線の一部116キロが廃線となった。また2020年度末に期限を迎えたJR北海道・JR四国及びJR貨物に対する経営安定基金の運用益確保等の経営下支えについての財政支援について、2021年度以降も継続することが決定された。JR二島特例と承継特例等についても与党税制大綱において5年間の延長が決定された。しかし各社においては抜本的な改革で経営の改善策など、さらなる経営努力が求められている。

近年、数十年に一度といわれる大規模自然災害が日本列島を襲っている。令和2年7月豪雨においては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。いまだに復旧の見通しが立たない箇所もあるなど復旧が進んでいない。大規模自然災害などが起こると収入減となり直接経営に大きな影響を与えている。こうした問題は、JRの構造矛盾に起因するもので、国労としては、持続可能な支援策の確立、地域公共交通の確保等のために、引き続き国土交通省への要請を通じて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。

また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の感染拡大の影響から昨年度は赤字決算となり、今年についても第二四半期決算は全社で赤字となった。コロナ禍の中での経営改善策として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適切に行われるよう、取り組みを強化していかねばならない。

国労は、新型コロナウイルス感染拡大の影響があったが中央総決起集会をリモートも併用し全国を結びながら統一行動を開催した。各社ともにベアゼロ回答となり、JR北海道においては、20年連続ベアゼロとなった。さらにJR東日本においては定期昇給の係数を2とし、JR発足後初めて定期昇給の標準係数を割り込む厳しい回答となった。

こうしたことから、国労は2022年春闘を闘うにあたり2021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、厳しい労働環境化に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JR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安定経営、「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。

昨年10月4日に誕生した岸田内閣は、改憲を掲げてきた安倍・菅政権を継承するとして、「党是である憲法改正に向け、精力的に取り組む」と意欲を示し「国会議員には憲法のあり方に真剣に向き合っていく責務がある」と標榜している。

憲法審査会では、自民党は改正案 4 項目を議論のたたき台とすることを求め、緊急事態条項創設の必要性を発言し、憲法審査会の定例的な開催を呼び掛けているが、立憲野党の結束を強化し改憲の為の憲法審査会については阻んでいかなければならない。

岸田首相は、コロナ禍の中で国民生活が深刻化している中においても、コロナ禍の中で傷んだ日本経済の再生についてスピード感を持って経済対策を行うと豪語している。経済を成長軌道に乗せていくため、「成長と分配の好循環」の実現に取り組んでいくとしているが、看護や介護、保育などの現場で働く人の収入の引き上げ等について、アベノミクスと同様に分配よりもむしろ経済成長を優先する姿勢が見え隠れしている。

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岸田政権の暴走を止め、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、今夏に実施される参議院選挙をはじめとした政治決戦に勝利することが求められる。

コロナ禍が続く中で、2022 年春闘を取り巻く情勢は大変厳しく、課題も山積しているが、次世代の仲間に関労運動を発展・継承させるためにも、それら全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、2 年以上の時を「デルタ株」「オミクロン株」の呼称に代表される「変異」を繰り返し、今なお世界各国の医療体制と経済に大きな打撃を与え続けている。イギリスでは昨年 12 月 29 日、新型コロナウイルスの 1 日当たりの新規感染者数が 18 万人を超え、一昨年のパンデミック開始以来で最多記録を更新した。イングランドで感染者の 9 割を占めるオミクロン株の急拡大が影響している。全世界における状況は、感染者 288,173,131 人 死者 5,436,175 人 (2022 年 1 月 1 日現在) で、237 カ国に感染が広がっている。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 コロナ」の時代へと変化が言われ、コロナ・パンデミック (世界的流行) は経済・社会に打撃を与えるだけでなく、米中間の覇権争いとも絡み合いながら、新冷戦構造を形成・進行させつつあり、新たなグローバル文明に転換する契機となっている。

(2) バイデン米大統領は、今年 1 月 20 日に就任から 1 年となる。新型コロナウイルスの新変異株であるオミクロン株流行や物価高、看板政策の停滞に加えて中国やロシアとの対立が続き、2 年目は国内外で政権に対する逆風が強まっている。昨年 1 月 6 日、上下両院が 2020 年の大統領選の勝者を最終承認した際にバイデン大統領の勝利を認めないデモ隊が暴徒化し、議事堂を占拠した。事件に関連し警察官を含む 5 人が死亡、700 人超が刑事訴追され、一部は既に有罪判決を受けた。事件を検証する下院特別委員会では、トランプ氏側の関係者が証言を拒否し、真相究明は停滞している。国民の間でも、支持政党によって襲撃への受け止めが異なる実態が各種調査で明らかになった。米国の民主主義を揺るがした事件は、今なお分断の象徴となっている。

(3) 米商務省が 12 月 29 日公表した 11 月の財 (モノ) の貿易収支 (速報値) は赤字額が前月比 17.5%増の 978 億ドルと、過去最大に達した。消費財や工業製品をはじめ輸入が大きく拡大する一方、前月に急増していた輸出が減少した。バイデン大統領は中国を「唯一最大の競争相手」と見なし、日米豪印 4 カ国の連携枠組み「クアッド」や先進 7 カ国 (G7) の結束を強めて「中国包囲網」の形成を図った。協力分野は半導体供給網の再編、中国通信機器大手・華為技術 (ファーウェイ) の規制、中国による新疆ウイグル自治区での人権侵害と巨大経済圏構想「一帯一路」への対抗策など際限なく広がる。今年、インド太平洋地域を舞台とした米中の覇権争い

が一段と激化することが予想される。米国は「インド太平洋の新たな経済枠組み」構想の具体化を急ぐ一方、中国は米国が離脱した環太平洋連携協定（TPP）加入手続きを進めて対抗する構えが顕著となっている。今年秋に米国は中間選挙、中国は共産党大会を控えて互いに弱腰は見せられず、地政学的リスクが高まっている。

(4) アメリカのバイデン大統領とロシアのプーチン大統領は12月30日に電話会談を行い、約50分間にわたりウクライナ情勢などをめぐり協議した。バイデン大統領は記者団に対し「プーチン大統領がさらなる行動に出て、ウクライナに侵攻すれば、われわれは厳しい制裁を課し、北大西洋条約機構（NATO）の同盟国と連携し、欧州におけるわれわれのプレゼンスを高める。大きな代償を支払うことになる」という考えを伝えたことを述べた。バイデン大統領はさらに、解決策を模索するため、年明け1月に上級スタッフとの3回の会合を開催する方向でプーチン大統領が合意したことを明らかにした。同時に「プーチン大統領が緊張を緩和させれば、奏功するという点も明確にした」と述べた。トランプ前米政権の対中強硬路線を引き継いだバイデン政権が日本や欧州にサプライチェーン（供給網）の「脱中国依存」を迫る中、主要国は経済安保対応と成長実現の両立という難しい課題が突き付けられている。

(5) 感染拡大の第5波終息が昨年8月下旬から見え始めたことで、2021年9月の景気DIは前月比0.7ポイント増の39.9となり、2カ月ぶりに改善した。国内景気は、新規感染者数の減少や株価上昇などが好材料となり、再び上向きに転じ、今後の感染拡大による下振れリスクを抱えつつも、緩やかに回復していくとみられる。全10業界中、7業界が改善。新型コロナウイルスの新規感染者数が減少傾向のなか、『サービス』『建設』『卸売』などが改善した。一方で、半導体不足や材料価格の高騰などの影響が深刻な『製造』は2カ月連続で悪化し、特に9月は自動車関連の落ち込みが目立った。全10地域中8地域が改善、2地域が悪化した。新規感染者数が大幅に減少するなか、まん延防止等重点措置が解除された6県がいずれも上向くなど、29都道府県が改善。特に都市部周辺での『不動産』の改善が目立った。規模別では「大企業」「中小企業」「小規模企業」すべてが2カ月ぶりにそろって改善した。改善傾向は昨年末まで続き、経済産業省が12月28日発表した11月の鉱工業生産指数速報値（2015年=100、季節調整済み）は97.7と、前月比7.2%上昇。上昇は2カ月連続で上昇幅は現行基準となった2013年1月以降で最大となった。生産の基調判断は「足踏みをしている」から「持ち直しの動きが見られる」に上方修正された。引き上げは20年8月以来1年3カ月ぶりで新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた東南アジアからの部品の調達不足が一段と緩和され、自動車を中心に生産が大きく上向いたことが要因となっている。11月の生産は15業種中11業種で上昇し、普通乗用車など自動車が43.1%増と大幅に伸びた。緊急事態宣言解除に伴う外出機会の増加により、コンビニやスーパーの食品向けのフィルム・シートの需要が拡大し、プラスチック製品は9.5%増えた。出荷は14業種で上昇し、全体では7.4%のプラス。在庫は7業種で増え、1.7%上昇した。

(6) 昨年 10 月に第 100 代首相に就任した岸田首相は、「新しい資本主義」を提唱し、その全貌はまだ明らかではないものの、所信表明演説で 12 回にわたり「分配」という言葉を使ったほか、「分配と成長の好循環を作り出す」「分配なくして成長なし」と強調していること、真っ先に給付金の支給を打ち出したことなどから、低所得者への分配を重視する姿勢を強調した。一方、こうした分配重視の姿勢について、「生産性を押し上げる改革策などが不十分だと、成長が停滞したまま政府債務ばかり膨らむ危うい状況が続く懸念がある」との指摘があり、『新自由主義からの脱却』を提唱する「新しい資本主義」が、必ずしも経営側に支持されていない一面が浮き彫りとなっている。

(7) オミクロン株への対応をめぐり、政府は、感染者が確認された都府県などでの無料検査や、濃厚接触者に対する宿泊施設への待機要請などを通じて、感染拡大の封じ込めに努めるとともに、感染の急拡大に備え、病床の確保など医療提供体制の整備を進めている。新型コロナウイルスの新たな変異ウイルスであるオミクロン株をめぐっては、全国各地で感染者が確認され、市中感染とみられるケースも相次いでいる。政府は、一年前のこの時期に新型コロナウイルスの感染が拡大し、緊急事態宣言を出した経緯も踏まえ、オミクロン株への最大限の警戒を続けていて、感染者が確認された都府県などでの無料検査や、濃厚接触者に対する宿泊施設への待機要請などを通じて、国内の感染拡大の封じ込めに努めることにしている。また、今後、急速に感染が拡大した場合に備え、自治体と連携して病床の確保など医療提供体制の整備を進めるとともに、昨年暮れに承認された新型コロナウイルスの飲み薬を患者が速やかに使用できるよう、全国の医療機関や薬局への配送を急いでいる。さらに、3 回目のワクチン接種を加速するため、2 回目との接種間隔を 7 か月に短縮した一般の高齢者について、医療従事者や高齢者施設の入所者などの接種が終わる見込みが立った自治体では前倒しも認めた。こうした対策に加え、政府は、国民に対し、手洗いやマスクの着用など基本的な感染防止対策を徹底するよう呼びかけているが、今後、感染が広がった場合は行動制限の措置も想定される。

(8) 昨年 1 月、「桜を見る会」前夜祭をめぐる安倍晋三元首相の説明について、各種世論調査でも「納得できない」が 75.0%で、「納得できる」の 6.3%を大きく上回り、与党支持層でも、「納得できない」自民党 65.5%、公明党 78.7%と大きな批判が渦巻いた。検察審査会が「不起訴不当」と議決した安倍元首相について、東京地検特捜部は 12 月 28 日、再び不起訴（時効成立と嫌疑不十分）としたが、再捜査で新たな証拠発見には至らず、安倍氏の責任を問うのは困難と判断した。議決が「起訴相当」でなかったため、不起訴に対し検審の 2 回目の審査は行われず、安倍氏の刑事責任が問われることなく捜査は終結する。一方、森友学園問題に関する財務省の決裁文書改ざんを苦に 2018 年に自殺した財務省近畿財務局の元職員、赤木俊夫さん（当時 54）の妻・雅子さんが、国と財務省理財局長だった佐川宣寿元国税庁長官に損害賠償を求めた訴訟の進行協議（非公開）が 12 月 15 日、大阪地裁で開かれた。

国側はその場で賠償責任を認め、約1億円の請求を受け入れる書面を提出。国との訴訟はこの日終結した。雅子さんや代理人弁護士によると、事前の通告はなく請求棄却を求めて争ってきた国は、一転して賠償金を支払うことで幕引きを図った形となった。岸田首相就任からの約2か月間で、元首相である安倍氏の係る事案が2件、不可解な幕引きとされた。

(9) アメリカ軍普天間基地の名護市辺野古への移設計画をめぐり、防衛省が一昨年4月、埋め立て予定地にある軟弱地盤の改良に必要な設計変更を沖縄県に申請していた件について、沖縄県は、昨年11月24日軟弱地盤の調査が不十分であることや工事中のジュゴンへの影響など環境保全に十分配慮した対策がとられていないなどとして承認しないことを決め、翌25日沖縄防衛局に通知した。玉城知事は、記者会見で「この設計変更申請の内容では普天間基地の危険性の除去にはつながらない。政府が十分な説明を行わないまま強権的に埋め立て工事を強行する姿に憤りや悲しみを感している県民や国民は多い」と述べたうえで、「県としては今後も政府に対し、対話によって解決策を求める民主主義の姿勢を粘り強く訴えるとともに日米両政府に普天間基地の1日も早い危険性の除去を求めていきたい」と強調した。一方、岸防衛大臣は、25日夜、防衛省で記者団に対し「まずは沖縄防衛局が、沖縄県側から不承認とされた理由についてしっかり精査していくことになる」と述べ、記者団の「対抗措置について検討する考えはあるか」と質問したのに対し「まずは精査をしたうえで、われわれの方針を決めていきたい」と述べた。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。

(10) 総務省が12月28日に発表した労働力調査によると、2021年11月の完全失業率は2.8%となり、完全失業者数は182万人で前年同月に比べ13万人減少し5か月連続の減少となり、就業者数は6,650万人であった。特に前年同月に比べ57万人の減少に加えて3か月連続の減少により、雇用者数は5,970万人となっている。一方、正規の社員・従業員数は3,546万人で前年同月に比べ1万人減少し、18か月ぶりの減少となった。非正規の社員・従業員数は2,087万人で前年同月に比べ37万人減少し、4か月連続の減少となっている。厚生労働省が12月21日に発表した雇用情勢調査によると、令和3年上半期(令和3年1月～6月。以下同じ。)の入職者数は4,444万9千人、離職者数は4,167万8千人で、入職者数が離職者数を277万1千人上回っている。就業形態別にみると、一般労働者は、入職者数2,633万4千人、離職者数2,323万7千人で、入職者数が離職者数を309万7千人上回っている。パートタイム労働者は、入職者数1,811万5千人、離職者数1,844万1千人で、離職者数が入職者数を32万6千人上回っている。年初の常用労働者数に対する割合である入職率、離職率をみると、入職率は8.6%、離職率は8.1%で、入職超過率は0.5ポイントとなっている。前年同期と比べると、入職率が0.1ポイント上昇し、離職率が0.4ポイント低下し、入職超過率は拡大した。性別にみると、男性の入職率が7.7%、離職率が7.4%、女性の入職率が9.8%、離職率が8.9%でそれぞれ入職超過となっている。就業形態別にみると、一般労働者の入職率が7.1%、離職率

が6.3%で入職超過となり、パートタイム労働者の入職率が12.7%、離職率が12.9%で離職超過となっている。前年同期と比べると、男女ともに入職率は上昇し、離職率は低下した。また、一般労働者は入職率・離職率ともに横ばい、パートタイム労働者は入職率が上昇し、離職率は低下した。

(11) 政府は12月24日、2022年度当初予算案を閣議決定した。一般会計の歳出総額は107兆5,964億円で21年度当初予算(106兆6097億円)から9,867億円(0.9%)増え、10年連続で過去最大を更新した。当初予算案が100兆円を超えるのは4年連続で税収だけでは歳出を賄えず、歳出総額の約3割の36兆9,260億円を借金に当たる新規国債の発行で充当する。岸田政権の下で編成する初めての当初予算だが12月20日に成立した21年度補正予算(35兆9895億円)と連動させ、「16カ月予算」として政権が掲げる「成長と分配の好循環」を実現するため切れ目ない支出を行うとしている。当初予算案は1月17日に召集された第208回通常国会に提出し、来年3月末までの成立をめざす。国の政策に充てる一般歳出は、21年度当初比0.7%増の67兆3,746億円で、そのうち社会保障費が4,393億円(1.2%)増の36兆2735億円と過去最大になった。75歳以上になる団塊の世代が増加することに伴う医療費や介護費などの増加が影響した。中国の軍事力強化などを念頭に次期戦闘機の開発経費などを盛り込んだ防衛費も5兆3,687億円で過去最大となった。政府の判断で国会の議決なしに支出できる「新型コロナウイルス対策予備費」を21年度に続き5兆円計上し、3回目の接種に向けたワクチン確保や新たな変異株「オミクロン株」への対応などに活用するとした。その他の歳出では、地方自治体の財源となる地方交付税交付金に21年度当初予算からほぼ横ばいの15兆8,825億円を計上した。過去に発行した国債の返済や利払いに充てる国債費は2.4%増の24兆3,393億円となり、2年連続で過去最大を更新した。増加額は5,808億円にのぼり、高齢化に伴う社会保障費の自然増と国債費の増加分だけで約1兆円となり、歳出総額を押し上げた。一方、歳入のうち税収は、コロナ禍で落ち込んだ企業業績の回復を背景に13.6%増の65兆2,350億円と過去最大になると見込んだ。経済活動の再開で消費税、所得税、法人税の税収がいずれも増えるの見積もった。税収が7兆7,870億円増えるのを受け、新規国債の発行額は21年度当初(43兆5,970億円)に比べて6兆6,710億円減らす。当初予算案としては2年ぶりに国債の新規発行額を減少させるが、歳出総額の約3割を国債で賄う「借金頼み」の財政運営は変わらない。

2. JRを取り巻く情勢

(1) 世界中に蔓延する新型コロナウイルス感染症は、新たな変異株の脅威にさらされ、昨年に引き続きJR旅客会社は厳しい収支概況を明らかにしている。新型コロナウイルス感染症の終息が見えない中で、コロナ禍3年目を迎え利用実態の大きな変化により、2022年春のダイヤ改正にあわせ、コスト削減に踏み切る各社の姿勢が垣間見える。「無人駅の拡大」や「ワンマン運転の拡大」、「終電時刻の繰り上げ」など合理化・効率化の実施が検討されている。

JR東日本では、在来線と新幹線を合わせた運転本数の削減、朝通勤時間帯の山手線など都心部の路線も本数を減らし、首都圏近郊の路線でワンマン運転の導入。

JR西日本では、新幹線で一部臨時列車の増便があるものの、平日の在来線運転本数の削減が検討されている。運賃値上げでは、JR東日本では新幹線や特急のグリーン車など特別車両の料金を引き上げ、JR東日本やJR北海道、西日本は山陽新幹線を除く新幹線の指定席料金を通常期より400円高い「最繁忙期」を新たに設定し、実質的な値上げが検討されている。また、JR九州や西日本では社外への出向が継続的に実施され、JR九州では「キャリアアップ制度」、JR東日本では「キャリアデザイン制度」と称し、コロナ禍における過員の活用策を提案している。一方、JR北海道では早期退職が後を絶たず、要員不足を招いている。

昨年の年末手当をめぐる交渉では、新型コロナウイルス感染症の影響による先行き不透明を理由として、JR旅客5社で過去最低の支給月数となった。JR7社およびソフトバンク会社において、社員と家族の労苦に報いる回答ではないとして「持ち帰り検討」としたが、家計に大きな影響を与えた。

(2) 交通政策基本法及び国土強靱化基本法改定案が令和2年12月2日に成立し、令和3年3月26日には改正国鉄債務処理法が成立した。改正交通政策基本法は、人口減少や大規模災害、感染症の流行等を踏まえ、公共交通の機能を維持するために国が支援することが明記され、改正国土強靱化法では、近年多発する自然災害や大規模な災害が起きた場合でも、交通機能の維持が社会経済活動の維持に必要なことを明確にしている。改正国鉄債務処理法は、現行の支援が令和2年度末で期限を迎えることから、「JR二島貨物会社」に対する経営自立に向けた取り組みを推進するため、引き続き支援を継続することを決定した。

JR北海道・四国では、経営自立をめざす中で「長期経営ビジョン」「中期経営計画」を策定し、さらなる効率化によるコスト削減が求められているが、新型コロナウイルス感染症の影響が追い打ちをかけている。また、JR貨物においても今年度から3年間にわたる無利子融資や貨物調整金の延長は貨物会社の経営の安定化はもとより、整備新幹線開業によりJRから経営分離した第三セクター鉄道の経営を支える大きな仕組みとなっている。しかし、国民の移動する権利や交通運輸労働者の

労働条件の問題などにおいても多くの課題が残されており、引き続き交通運輸政策への影響に注視する必要がある。

- (3) 年々甚大化している自然災害により、鉄道は大きな影響を受けている。不通となっているJR線の区間は、根室本線、只見線、肥薩線となっている。只見線は「平成23年7月新潟・福島豪雨」で橋りょう流失等の甚大な被害を受けたが、沿線自治体の強い意思を踏まえ、平成29年6月、JR東日本と福島県は、上下分離方式を導入し、鉄道により復旧することで合意し、現在、令和4年中の運転再開を目指して復旧工事が進められている。

鉄道軌道整備法の改正は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、JR各社が鉄道利用者の大幅な減少に伴い経営状況は悪化している。先の見えない現状に「コロナ前に戻ることは不可能」との声もあがる中で、不採算路線を多く抱えるJR各社において路線の廃止や運営の見直しが加速しているが、災害を契機とした廃線は許されるものではない。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ことから、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。

- (4) 国交省鉄道局は2021年10月22日、2020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。国労が注視する輸送障害における「部内原因」は若干減少傾向にあり、「部外原因」および「災害原因」は増加傾向となっている。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、1,395件（輸送障害に占める割合22.4%、対前年度比39件減）であり、その内JR在来線では、919件（対前55件減）、新幹線では31件（対前13件増）、合計950件となっている。

- (5) JR7社およびソフトバンクの2022年度3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506億円（前年同期は519億円）、営業利益は△338億円（前年同期は△385億円）、経常利益は138億円（前年同期は経常利益△224億円）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利益189億円（前年同期は中間純利益△150億円）となったことを公表。なお、2021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を強く受ける想定の下、連結営業収益1,255億円、連結営業利益は△692億円、親会社帰属の純利益は△146億円と見通しを明らかにしている。

【東日本会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益8,778億円(前年同期比11.5%増)、営業利益は△1,158億円(前年同期は営業利益△2,952億円)、経常利益は△1,362億円(前年同期は経常利益△3,555億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は△1,452億円(前年同期は親会社株主に帰属する四半期純利益△2,643億円)と公表。また、通期の業績予想(連結)の主な指標は、営業収益2兆570億円(2021年3月期実績1兆7,645億円)、営業利益△1,115億円(前年度:5,203億円の赤字)、経常利益△1,600億円(前年度:5,797億円の赤字)、当期純利益△1,600億円(前年度:5,779億円の赤字)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3,869億円(前年同期比14.5%増)、経常利益は△670億円、親会社株主に帰属する第2四半期純利益は△444億円と公表。当期の中間配当金については、年初の予想通り前中間期と同額の、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1兆80億円(対前年22.4%増)、営業利益△370億円、経常利益△330億円、親会社株主に帰属する当期純利益△300億円とし、新型コロナウイルス感染症の影響から下方修正を行っている。

【西日本会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益が4,368億円(前年同期比8.6%増)、営業利益は△861億円、経常利益は△874億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する四半期純利益は△686億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1兆520億円(前年度9,200億円)、営業利益△1,290億円(前年度:2,455億円の赤字)、経常利益△1,415億円(前年度:2,573億円の赤字)、当期純利益△1,165億円(前年度:2,331億円の赤字)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130億円(前年同期比12.6%増)、営業利益は△123億円(対前期17億円改善)、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1億円(前期は経常利益△63億円)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利益は7億円(前期は中間純利益△53億円)となったことを公表。また、2021年度の業績予想については、新型コロナの影響が21年度末までに収束することを前提に、2022年3月期の連結決算の売上高は前期比42%増の393億円、経常利益は50億円改善し、△58億円と見通しを明らかにしている。

【九州会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益は1,416億円(前年同期比13.7%増)、営業利益は△40億円(前年同期△205億円)、EBITDAは88億円(前年同期△73億円)

円)、経常利益は△10 億円 (前年同期△195 億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は△20 億円 (前年同期△102 億円) 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 3,158 億円 (対前年 2,939 億円、7.4%増)、営業利益△ 23 億円 (対前年△ 228 億円)、経常利益 8 億円 (対前年△193 億円)、親会社に帰属する当期純利益 34 億円 (対前年△189 億円) で、緊急事態宣言の長期化等による運輸収入の減少等により、通期見通しを下方修正している。

【貨物会社】

第 2 四半期 (連結) 決算における営業収益は、905 億円 (前年同期比 1.7%増)、営業利益は△4 億円 (前年同期△13 億円)、経常利益は△8 億円 (前年同期△18 億円)、親会社株主に帰属する中間純利益は△24 億円 (前年同期△19 億円) と公表。2022 年 3 月期の業績予想 (連結) は、営業収益 1,918 億円 (前年同期比 2.4%増)、営業利益 47 億円 (対前年 25 億円)、経常利益 37 億円 (対前年 14 億円)、親会社に帰属する当期純利益 0 億円 (対前年 0 億円) と通期見通しを明らかにしている。

【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 7,242 億円 (対前期 12.2%増) となり、営業利益は、前年同期における一過性の増収要因として半額サポートに係わる契約負債の取崩し 110 億円により 417 億円減益となり、5,708 億円 (対前期△3.2%)。純利益については、3,487 億円 (対前期比 0.6%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 3,073 億円 (対前期 78 億円減) となり、調整後の EBITDA は、9,464 億円 (対前期 0.6%増) となったことを公表している。2022 年度 3 月期の業績予想は、前年度決算時に開示した内容を変更せず、売上高 5 兆 5,000 億円、営業利益 9,750 億円、親会社に帰属する純利益は 5,000 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) JR三島・貨物に対する支援策の強化・継続を求める闘い

① JR各社の経営状況

近年、国鉄世代の退職者数が新規採用者を上回り、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、JR各社は人を介さないシステムや技術革新を急ピッチで進めている。

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の影響により大幅な収入減が続いている。

2021年3月連結決算では、JR北海道の営業収益は1,119億円(553億円減)となり、経営安定基金運用収益などを加味した経常損益についても▲446億円で過去最大の赤字となった。JR東日本の営業利益は1兆7,645億円(1兆1,820億円減)となり、当期純損失は▲5,779億円(7,763億円減)、JR東海は営業収益8,235億円(10,211億円)当期純損益▲2,015億円(5,993億円減)、JR西日本は8営業収益8,981億円(6,100億円減)当期純損失▲2,332億円(3,225億円減)、JR四国の営業収益は277億円(211億円減)経営安定基金運用益等を加えた経常損益は▲108億円(101億円減)と3期連続の経常赤字で当期純損益は▲80億円(92億円減)、JR九州の営業収益は2,939億円(1387億円減)当期純損益▲189億円(504億円減)、JR貨物の営業収益は1,873億円(115億円減)となり経常利益14億円、当期純利益は600万円の黒字となった。

② JR北海道及びJR四国の現状と国の対応

JR北海道は、地域の人口減少や他の交通手段の発達に伴い、厳しい経営環境に置かれている中で、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)、2020年5月には札沼線(北海道医療大学から新十津川間)が廃止、2021年4月には日高本線(鷓川～様似間)がいずれも廃線やバス転換されている。

国土交通省は2018年7月、JR北海道に対し「経営改善に向けた取り組みを確実にすすめるよう」監督命令を発出した。監督命令では、JR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「札幌市圏内における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抜本的な恒久支援策が求められる。

またJ R 四国についても、地域の人口減少や他の交通手段の発達に伴い厳しい経営状況に置かれている中で、2011年に10年間の経営自立計画を策定し、経営改善の取り組みを進めてきたが、計画に対して最終目標が未達となり、今後も更なる地域の人口減少の進展等により、中長期的に厳しい経営が続くことが予想されるとした。国土交通省は2021年3月にJ R 四国に経営改善に向けた取組を着実に進めるよう文書での指導を行った。具体的には「経営自立計画が未達となった原因の分析と報告」「事業計画に記載した取組の実施状況について、四半期ごとに鉄道局とともに検証を行い、情報を開示すること」「経営改善の取り組みを盛り込んだ長期ビジョン及び5年間の中期経営計画の策定し、2031年度の経営自立を目指す事」などが挙げられている。これを受けてJ R 四国は2021年3月に、2031年度の経営自立を目指した「J R 四国グループ長期経営ビジョン2030」「J R 四国グループ中期経営計画2025」を発表した。

しかし、J R 北海道は全路線が赤字であり、J R 四国についても瀬戸大橋線以外については赤字であり、経営安定基金の運用益なしには成り立たない経営状況、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対策が求められる。

こうしたなか、国会において2021年3月にJ R 北海道、J R 四国、J R 貨物について、経営自立に向けた取り組みを進めるための法律が可決された。また2022年度の与党税制改正大綱において、J R 北海道・J R 四国の「J R 二島特例」、J R 貨物も含めた「承継特例」などについて5年間の延長が決定された。

③ 国労の取り組み

このような現状の中で、新型コロナウイルス感染症拡大のもとでの鉄道事業存続に向けた支援策等の創設、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、昨年11月11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。

要請の趣旨は、新型コロナウイルス感染症拡大のもとでの鉄道事業の存続に向けた

支援策の強化、持続可能な支援策の拡大と特例措置の延長、自然災害における鉄道復旧ならびに鉄道構造物等のインフラ整備、安全輸送確立に向けた鉄道輸送ネットワークの維持と鉄道事業法の見直しなど、5項目にわたる要請と意見交換を行った。

国土交通省からは、「JRを含む鉄道事業者に対して、雇用調整助成金の拡充・延長危機対応融資や国税・地方税の納税猶予」「JR北海道、四国及び貨物等に対しては、承継特例について延長要望をしている」「鉄道が早期に復旧されるように鉄道軌道整備法による支援制度の活用とともに、他事業との連携などにより、鉄道事業者の負担軽減を図りながら早期復旧に努めたい」「JR貨物の輸送ネットワークの維持については物流の確保から重要と考えている」「JR貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、令和3年度から3年間で138億円の無利子貸付を実施する予定」「ホームドアの整備については、移動等円滑化の促進に関する基本方針が改正され新たな整備目標が設定された」「新たな目標は、転落及び接触事故の発生状況等、駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し整備を進めていく」「老朽化対策については、鉄道事業者が自らの視力で実施することを基本としているが、鉄道施設総合安全事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する鉄道施設については、固定資産税の特例措置を講じている」「鉄道事業法においては廃止予定の1年前までに国土交通大臣に届け出ることになっているが、地域に対して丁寧な説明を行い、その理解をいただきながら廃止の届出が行われるのが一般的である」「並行在来線については厳しい経営環境に鑑み、様々な経営支援のための措置を講じている」との回答が示された。

各エリア本部からは「JR北海道に対する支援策が講じられることになったが、収入の回復は非常に厳しく、会社の将来の見通しが不透明なことや労働条件が改善されないことから多くの若手社員が退職の道を選んでいる。この状況を克服しないと安全なサービスを提供することが困難となり、会社の経営も立ち行かなくなる。国や自治体からも多くの支援をいただいているとはいえ、引き続き安定した経営を構築するための恒常的な支援策とあわせて社員の待遇改善に向けた支援をお願いしたい」（北海道）「ワンマン運転が拡大されているが、安全最優先で行うや沿線自治体を含め地域の実情に合わせ導入することを会社に求めているが、実際には地域とのコミュニケーション不足は否めない現状にあり、市議会での意見書や議会決議も採択されている。国土交通省としてJRが関係自治体に対する丁寧な説明を行うよう引き続き指導をお願いする」（東日本）「リニア中央新幹線トンネル工事で死傷事故が発生をしたが、働く者の安全第一検証や指導、安全の徹底を要請したい。ホームドアの設置については、乗降客数を基準にするのではなく、近隣に養護学校があるとか、総合病院があるといった条件も基準の中に盛り込んでもらいたい」（東海）「地方ローカルを守るために鉄道事業法の改正を求める意見書採択を関係する自治体への要請を取り組んでいる。国交省としても、ローカル線が果たす役割を踏まえ、事業の休廃止の届出については規制強化を前提に鉄道事業法の見直しを再検討していただくよう要請する」（西日本）「JR四国は新たな支援策を活用し、2031年度の経営自立を実現すべく、踏み出すとしている。しかし駅の効率化、ワンマン列車の拡大、業務委託や外注化、契約社員化などの効率化などにより、無人駅で車

いすや視覚障がい者の対応ができずに利便性が低下している。地域住民の足であるローカル線の維持・活性化をはかるためにも、利用しやすいダイヤ編成など、利用者の利便性について国土交通省としても取り組んでいただきたい」（四国）「全国で自然災害が毎年のように発生しているが、九州は最たるものとなっている。改正鉄道軌道整備法もあるが、一企業の努力では毎年甚大な被害を与える災害は大変厳しい。大幅な列車本数の削減を行い、収入の確保を行っているが、その反面、一日一本しか停車しない駅もあり、利用したくても利用できない状況もつくられている。国土交通省として利用しやすいダイヤを設定するよう JR九州に指導していただきたい（九州）「年々甚大化している台風等の自然災害により、路線が寸断された。危機管理の面で迂回ルートの確保、迂回輸送の重要性が改めて問われている。JR貨物の経営を成り立たせる基本的スキームがアボイダブルコストルールにもとづく線路使用料だが、運輸収入に占める割合は会社発足時の7.9%から15%程度までに増加するなど経営を圧迫する一つの要因となっている。今後の線路使用料の改定競技についても当事者間の議論に委ねるのではなく、国鉄改革のスキームとして将来にわたって負担を軽減させる法的等の措置についてご尽力願いたい」（貨物）等々とJR各社における問題点や取り組みについての報告と要請を行った。

この後、出された要請・質問に対し、国土交通省から補足回答が行われた。

「新型コロナウイルスの長期化が各社の経営を圧迫していることは重々承知している。国全体のなかで支援制度ができあがっていく過程において、指摘通りに国交省として鉄道事業に対する必要な支援を取り組んでいく所存である。」「JR北海道・四国・貨物への経営支援策については安全投資のみならず、省力化や省人化などの生産性の向上に資する投資を行なっていただき、四半期ごとの決算をみながら、自立経営に向けてどういった成果をあげているのかを皆さんとともに検証しあうことが重要だと考えている。」「鉄道軌道整備法の改正により黒字事業者であっても赤字路線に拡充するものとなったが、これによって豊肥線や只見線の復旧に対して支援を行っている。コロナによる減収や地域の人口減少の問題もあるが、近年の激甚自然災害に伴って一企業の努力では大変だという災害復旧のスキームとして鉄道事業者の負担ができるだけ軽減できるような災害を受けた道路事業などとの連携した取り組みを行っている。」「ホームドアの整備については転落及び接触事故等の発生状況や駅の構造・利用実態、地域の特情等を勘案し、2025年度までに3,000番線で整備を進めるという新たな目標を設定し、さらに整備を加速化していきたいと考えている。来年度の概算要求では補助率の引き上げを含めて提出している。」

「無人駅については経営の維持と利用者の利便性などの境目でなかなか折り合いがつかない面もあるが、事前に沿線の自治体や関係者、障がい者の団体などへの説明を十分に尽くし、どうした対応ができるのかを知恵を持ち寄っていきたい。」「ワンマン運転については利用者に対して国交省としては相当な期間を通じて周知徹底をはかることを通達している。『相当な期間』の意味だが、線区ごとの事情もあるのでその点を勘案しながら鉄道事業者に実施していただきたいと考えている。」「線路使用料については本年の清算事業団債務処理法の改正に伴い、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金を財源とするこれまでの仕組みを向こう10年間延長す

る措置を講じている点についてご理解願いたい。」との補足回答があった。

J R 発足 34 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り、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に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輸送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、J R 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 J R 体制の検証と構造矛盾の解決に向けて

J R 体制から 34 年が経過したが、利益第一の経営の下、人減らし「合理化」< J R 発足時と対比して、J R 北海道 6,317 人（発足時 12,719 人）、J R 東日本 49,780 人（同 82,472 人）、J R 東海 18,282 人（同 21,410 人）、J R 西日本 23,900 人（同 51,543 人）、J R 四国 2,119 人（同 4,465 人）、J R 九州 8,017 人（同 12,589 人）、J R 貨物 5,472 人（同 12,009 人）>、委託・外注化の拡大、低賃金の非正規労働者の導入が進められてきた。また、政府による規制緩和が強行される中で、労働条件と安全・サービスの切り捨て、ローカル線の廃止、災害で不通になった路線のバス転換、B R T 化や廃止、新幹線並行在来線の三セク化など矢継ぎ早に施策が強行されてきたが、とりわけ、脆弱な経営基盤の J R 北海道・貨物・貨物は、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。この原因は、利益を最優先する J R の経営と、分割民営化を成り立たせるためのスキームである経営安定基金の運用益が発足時より半分程度に減少し、J R 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%程度まで増加するといった構造矛盾が底流にあるといっても過言ではない。

国労は、分割・民営化を成り立たせるスキームともいえ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 J R 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。

この間の政策・制度要求実現の取り組みの中でつくりだした条件を活かしきり、労働条件改善と公共交通を再生するために、「政策提言」の到達点と課題を明確にし、引き続き政府及び関係省庁への要請等に取り組むこととする。

② J R各社の安全問題、労働条件の改善にむけて

安全・安定輸送の確立をめざすためには、安全に必要な要員と充実した設備の確保、労働条件の改善や職場で労働者の権利が保障されなければならないが、第90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ている。

この間、多くの利用者のいのちを奪った福知山線や羽越本線での脱線事故をはじめ、石勝線での脱線火災事故、ホームからの転落事故など重大事故が多発している。同時に、委託化・外注化が進行する中、「鉄道の安全問題と外注化」でも明らかになったが、J R以上の劣悪な労働条件の中、労働災害が増加し安全輸送も脅かしている。

こうした中で、J R各社に対して「労使事故防止委員会」（仮称）の設置を求めるとともに、ホームドアやホーム要員、駅無人化の問題など、J Rに対する交渉をはじめ、国交省要請や地方運輸局への要請行動などを引き続き継続し、安全・安定輸送を守るため奮闘しなければならない。

さらに、委託先での「直接交渉」や国労への組織化、労働条件・賃金を改善し安全輸送を守るための「適正」な委託費を保障させるとともに、委託の拡大を許さない闘いも重要になっている。

③ 再雇用制度の改善と均等・均衡待遇を求めて

J R各社では、定年後再雇用労働者や契約社員など有期雇用労働者と無期雇用労働者の間で、基本給・一時金、各種手当をはじめとした賃金、福利厚生を含む労働条件に大きな格差がある。

これまで、多くの労働組合で、定年後再雇用を含む有期雇用労働者と無期雇用労働者の格差を是正させるため旧労働契約法 20 条（期間の定めがあることによる不合理な労働条件の禁止）裁判が闘われてきたが、「基本給・賞与・退職金の格差は不合理ではない、定年によって退職金や厚生年金の比例報酬分が支払われているので不合理ではない。」とした不当判決が出される一方、一部の手当・休暇制度については不合理と認め、有期雇用労働者の労働条件改善に向けて大きな成果があった。

2020年4月1日施行（中小企業は2021年4月1日施行）された「パートタイム・有期雇用労働法」によって、事業主に対して、正規労働者と非正規労働者の待遇差に関する説明義務が創設され、「不合理な待遇の禁止」「差別的取扱いの禁止」について、最高裁で否定された、「基本給」「賞与」を明記したことは、再雇用労働者や非正規労働者をはじめとした闘いの到達点である。

「パートタイム・有期雇用労働法」8条（不合理な待遇の禁止、「均等待遇」）は、「① 職務内容、② 配置の変更の範囲、③ その他の事情について不合理な待遇差を設けてはならない」とし、9条（差別的取扱いの禁止「均等待遇」）については、「①

職務の内容 ② 配置の変更の範囲が同一の者については差別的取扱いをしてはならない」とした。

これまでJR各社では、無期雇用労働者と再雇用労働者の賃金・労働条件の格差について、定年したことを一つの大きな理由として、法律違反(旧労働契約法20条)ではないとしてきたが、「パート・有期雇用労働法」9条(差別的取扱いの禁止)にはその他の事情は考慮されないため定年したことを理由にした差別的取扱いは許されないことになった。

引き続き、「同一労働同一賃金」を基本に、関連会社も含めた再雇用労働者、契約社員をはじめとした非正規労働者の不合理な待遇、差別的取扱いをさせないため、「パート・有期雇用労働法」を活用しながら闘いを強化しなければならない。

また、高年齢者雇用安定法が改定され令和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、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た。しかし、65歳以上の雇用について、労働基準法・労働安全衛生法・労災制度などが適用されない「雇用によらない働き方」を可能にするもので、労働者保護規制が適用されない働き方は、JR職場・関連職場に導入させてはならないとともに、「個人請負」に関する条項を削除する闘いが重要になっている。

④ 労働協約改正の取り組み

JR各社では、締結内容・時期・期間に違いはあるが、「労使間の取扱いに関する協約」について、組合事務所・掲示板の供与や勤務時間内の組合活動(団体交渉、経営協議会等)など積極的側面の一方、団体交渉事項や設置単位、会社施設内での組合活動、掲示板の制限、平和条項などJRの頑なな姿勢の中、憲法・労組法を「制限」された内容となっている。

権利を拡大することは、賃上げ、労働条件改善、安全輸送の確立など要求実現をはじめ、組織強化・拡大を前進させるための前提条件であるとともに、権利闘争を通じて組合員の自覚を高めてきたことは、国労の幾多の闘いの歴史が証明している。

この間、(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るとともに、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てきたが、「検討する」との回答が示されたものの、具体的な前進には至っていない。貨物会社についても、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、2021年9月30日に「労働協約(労使関係部分)について」を締結の判断を行った。

権利の拡大や労働条件改善については、労働委員会命令や判例なども活用しながら、職場からの闘いと交渉を結合すること。所属組合を超えて不満が高まる中で、要求の多数派を形成することなど、職場から本部まで一体となって運動を進めなければならない。

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

戦後最悪の感染症である新型コロナウイルスが猛威をふるい、感染者 173 万人、死亡者 18,389 人（2021 年末）を数える中、コロナ感染者が医療も受けられず、自宅で死亡するなどの医療崩壊に陥ったことは、1980 年代から進められてきた規制緩和と医療・福祉の切り捨てをはじめとした新自由主義の破綻を示すものとなっている。

本部は、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てきた。

同時に、コロナ禍でも運動を継続するため、オンラインの活用について規約改正を行ってきたが、コロナの収束が見えない中、引き続き、大会・委員会・会議・集会・学習会等でオンラインの活用が求められている。

JR で働く労働者は、コロナ感染拡大の中でも公共交通を守ることが求められる中、会社に対して感染防止対策の徹底と、感染・濃厚接触、ワクチンの副反応などコロナ関連については賃金 100% 補償をさせなければならない。また、補償についても会社によって異なることから、学習と交流を深めながら全体を引き上げていく闘いを強化しなければならない。

さらに、感染症対策の基本は、「検査と隔離」であり、無症状者が多いことから、PCR 検査の拡充とともに、医療支援や保健所増設など新自由主義の転換が重要になっている。

⑥ アスベスト（石綿）対策について

アスベストは、安価で加工しやすく耐熱性が強いなどの性質から広く利用されてきたが、肺がんや中皮腫などを発症するまで 20～30 年にわたる潜伏期間と根本的な治療も確立されない中、「静かな時限爆弾」と呼ばれている。

アスベスト被害者・遺族の闘いの中、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」が設けられるとともに、2011 年 8 月の石綿健康被害救済法改正によって、特別遺族弔慰金などの請求期限は 10 年間延長され、2022 年 3 月 27 日までとなっている。しかし、アスベスト被害は 1970 年代から報告され、ILO も 1986 年に石綿の使用における安全に関する条約を採択（日本 2005 年批准）したにもかかわらず、日本での全面禁止は 2008 年と先送りにしたことが、被害を大きく拡げることになった。この責任は政府にあることは明らかであり、今後遺族への補償を継続するために、政府・各政党に対する要請などが求められる。

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、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 2021 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者は 518 名で、前年同期比で 11 名増加となった。また、従事歴証明者数が 1,428 名と前年同期比で 85 名増加し、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。

この間、本部は従事歴証明や健康診断の費用負担のあり方など、鉄道・運輸機構と JR 各社における「覚書」に基づき、貨物会社に対して、「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」と認めさせてきたが、J R 6 社については、「アスベストは使っていない」「飛散防止は完了」など責任を鉄道運輸機構（旧国鉄）に転嫁している。

また、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る中、引き続き J R に従事歴を証明させるため運動・交渉を強化しなければならない。

元大井工場支部の O B（2021 年 1 月逝去）が、肺がん発症は石綿暴露によるものとして労災認定を受けたことを踏まえ、一昨年 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 J R 東日本は安全配慮義務を怠ったとして、損害賠償を求めて東京地裁へ提訴した。

これまで、6 回の口頭弁論が行われたが、被告（運輸機構・J R 東日本）は準備書面で、「肺がんは石綿によるものではなく喫煙によるもの」「速やかに請求は棄却すべき」と自らの責任を一切認めず労災認定をも否定する主張を行っている。

今後も国鉄・J R で勤務していた労働者の石綿関連疾患の発症が見込まれる中、J R 東日本への責任を認めさせれば、J R 各社での広範な救済制度を実現する大きな力になることから、国労全体の課題として位置づけ闘いを強化しなければならない。

引き続き国や鉄道・運輸機構への取り組みと、J R 各社に対しても救済・補償を求めていかなければならない。この間、各エリアや地方本部では、学習会の開催や健康相談会が実施されているが、職場での実態調査と J R 各社への申し入れを行うとともに、旧国鉄及び J R 退職者の石綿健康被害や補償状況など、石綿対策連絡会や労災職業病センター等の N P O 組織、鉄道退職者の会とも連携し対応していく。

(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

地方交通線は地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済の自立・活性化等の観点から、重要な社会インフラとなっている。しかし、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。「J R 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、2021 年 4 月現在 95 社となっている。令和 2 年度には新型コロナウイルスによる影響を受けた結果、全 95 社中 93 社とほぼすべて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。

現在着工されている整備新幹線では、九州新幹線長崎ルートが 2022 年度秋頃の開業をめざし、北海道新幹線（新函館～札幌）が 2030 年度末、北陸新幹線（金沢～敦賀）が 2023 年度末の開業をめざしている。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ることは想像に難くないが、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、貨物調整金の財源は2030年までとなっており、その先については貨物会社の全額負担を含めて検討されることとなっているが、国鉄改革のスキームを基本にした整備新幹線建設に伴う政府・与党の経過を踏まえた地域住民の移動する権利と、財源確保が新たな課題となってくる。

不採算路線を抱えるJR各社は、その路線の維持・存続に消極的な姿勢を見せている。しかし、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. 2022年春闘

(1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

- ① 菅前首相はアベノミクスを継承し、その失敗を覆い隠すために、8年連続の官製春闘を主導しようとしたが、経団連は、コロナ禍による不透明な経営環境を受け、「業界横並びや各社一律の賃上げについて現実的ではない」として業績が悪化している企業については、事業と雇用の維持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。
- 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新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、世界規模で経済活動の停滞、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2,400件を超える倒産や派遣切り、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 昨年10月31日に実施された衆議院選挙では、安保法制の廃止と立憲民主主義の回復をめざして、憲法破壊を続ける安倍、菅と続く自公政権と対抗して「市民と野党の共闘」をスローガンに多くの労働組合、民主勢力とともに組織の違いを乗り越え、一致団結して闘いを進めてきた。選挙結果については、自民党が過半数を超える議席を獲得し、改憲勢力である自民・公明・維新・国民民主党が改憲発議に必要な三分の二を超える議席を獲得する結果となった。岸田首相は「党是である憲法改正に向け、精力的に取り組む」と意欲を示し、自衛隊の根拠規定明記や緊急事態条項の創設など4項目の党改憲案について、2024年9月末までの党総裁任期中の実現をめざすとした。

また経済政策について、岸田首相は自民党総裁選の際には「成長は大事だが分配も考えないと日本はおかしくなってしまう」と持論を展開して、具体策として富裕層優遇につながっている金融所得への税率20%の引き上げを示唆し金融増税を決断して中間層復活への分配財源にするとしていた。第207回臨時国会が12月6日に召集され、岸田首相は所信表明演説において、成長も分配も実現する「新しい資本主義」を具体化すると強調し、賃上げをした企業への優遇税制を分配策のひとつの柱とした、しかし富裕層に対する金融所得課税について考え方を明らかにすることはなかった。
- ④ JR各社の経営状況は、新型コロナウイルス感染拡大の影響から、各社で大幅な収入減となり、2020年度第2四半期連結決算は以下の通りとなった。

JR北海道は、連結営業収益は対前年97.3%の506億円で、経営安定基金の運用

収益については、国からの「経営安定基金の下支え」支援に伴い対前年 343.8%の 436 億円となった。通期予想は、経常利益▲252 億円、純利益▲145 億円の赤字を見込んでいる。

J R 東日本は、連結営業収益は対前年、115.5%の 8,778 億円で、▲1,452 億円の赤字で通期予想は、当初の 360 億円から下方修正し経常利益、純利益共に▲1,600 億円の赤字予想となった。

J R 東海は、連結営業収益は対前年 114.5%の 3,869 億円、通期予想は経常利益▲330 億円、純利益は当初の 900 億円から▲300 億円の赤字としている。

J R 西日本は、連結営業収益は対前年 108.6%の 4,386 億円で▲686 億円の赤字、通期予想は経常利益最大▲1,415 億円、純利益は当初の 30 億の黒字から最大▲1,165 億円の赤字としている。

J R 四国は、連結営業収益は対前年 112.6%の 130 億円、経営安定基金の運用収益については、対前年 194.9%の 101 億円となった。通期見通しについては、経常利益、純利益共に▲44 億円の赤字予想としている。

J R 九州は、連結営業収益は対前年 113.7%の 1,416 億円で▲20 億円の赤字、通期予想は経常利益 8 億円、純利益は当初の 129 億円から 34 億円に見直しを行った。

J R 貨物は、連結営業収益は対前年 101.1%の 905 億円で▲24 億円の赤字となった。通期予想は、経常利益 47 億円、純利益は 49 億円から見直しを行い▲700 万円の赤字予想となっている。

- ⑤ 財務省が 9 月 1 日に公表した 2020 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▲8.1%、経常利益増加率が▲12%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 484 兆円となり、前年度を 9 兆円上回り、増加率は 2%（前年度 2.6%）と 9 年連続で過去最高を更新している。
- ⑥ 内閣府が 12 月 8 日に公表した今年 7 月～9 月期の GDP 2 次速報値の成長率は、物価変動を省いた実質▲0.9%と 2 四半期ぶりのマイナスとなった。
- ⑦ 総務省が 11 月 19 日に公表した 2021 年 10 月分の消費者物価指数（生鮮食料品、エネルギーを除く）は、対前年で年平均 0.2%上昇した。
- ⑧ 総務省が 2 月 5 日に公表した 2020 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 277,926 円で物価変動の影響を除いた実質で前年比 5.3%の減少となった。また勤労者世帯（2 人以上）の実収入は前年比で 4.0%の増加となった。
- ⑨ 厚生労働省が 2 月 24 日に公表した昨年（2020 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▲1.7%の 427,453 円となり、実

賃金は昨年比 1.2%減となった。

- ⑩ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2020年の年収 200 万円以下のいわゆるワーキングプアは 1,164 万人 (22.2%) となり、昨年より減少したものの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 2020 年労働力調査 (平均) では正規職員・従業員は、3,549 万人 (33 万人増) で 6 年連続の増加、非正規・従業員は、2,066 万人 (97 万人減) 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などの動向

- ① 連合は、12 月 2 日に第 86 回中央委員会を開催し、2022 春季生活闘争方針を決定した。「働くことを軸とする安心社会」の実現に向けて働く仲間の力を結集し「人への投資」を積極的に求める「未来づくり春闘」を展開し、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、それぞれの賃金水準を確認しながら、「底上げ」「底支え」「格差是正」の観点から、賃上げ分 2%程度、定期昇給相当分 (定期昇給相当分) を含め 4%程度の賃上げを目安とすることを決定した。
- ② 全労連や純中立労組などで行く国民春闘共闘委員会は、11 月 22~23 日に「2022 年国民春闘討論集会」を開催し「大幅賃上げ・底上げで誰もが希望をもてる公正な社会を、労働組合で一緒につくろう」を提起し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 全労協などで行く「22 けんり春闘全国実行委員会」は 12 月 10 日に「22 けんり春闘発足集会」を開催し、2022 年春闘方針を決定した。「8 時間働けば生活できる賃金を!」「全ての労働者に同一労働同一賃金を!」めざし、「時給 1,500 円、月額 25 万円以上の賃金保障を」とし、具体的な引き上げ額を 25,000 円以上、時給 150 円とした。コロナ禍で苦しむ労働者市民のコロナ解雇、賃下げ攻撃に対応する労働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

日本経済は世界的な新型コロナウイルス感染症による全世界的な経済停滞と米中貿易摩擦によるグローバル経済の停滞により昨年の GDP は戦後最大の落ち込みであったが、4 月~6 月期の GDP は経済活動の再開により持ち直してきたものの 7 月~9 月期については、再度マイナスとなっている。特に観光・飲食・鉄道・航空など、コロナ禍の中で依然として大きな影響を与えているが、緊急事態宣言の解除により持ち直しが予想される。

岸田首相は、コロナ禍の中で傷んだ日本経済の再生についてスピード感を持って経

済対策を行い、経済を成長軌道に乗せていくため、「成長と分配の好循環」の実現に取り組んでいくとしているが、看護や介護、保育などの現場で働く人の収入の引き上げ等について、アベノミクスと同様に分配よりも経済成長を優先する姿勢を明確にしている。また経団連に対し3%の賃上げ要請を行い、9年連続の官製春闘を目論んでいるが、経済界は業績で得た成果を可能な限り配分したいとの考えである。賃上げは政治の介入ではなく、労使の自主的な交渉のなかで決定していくものであり、こうしたなかで労働組合の底力が問われている。

JR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の大幅減が続き、2021年第2四半期についても、各社赤字となった、また緊急事態宣言の継続により、通期予想についても、見直しが行われ黒字予想から一転赤字予想となるなど、厳しい状況にある。

このような情勢の中にあって、国労は2022年春闘を闘うにあたり2021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、厳しい労働環境化にありながらも地域で闘う仲間と連帯し、岸田政権から転換をめざす闘いから地域春闘を構築する。

第三にJR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JR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2.2%相当額、6,000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 JR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 JR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
- ⑪ 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、安保健制・「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各社およびグループ会社における定期昇給の完全実施
- ② 2022年4月1日時点における基本給（平均）の2.2%相当額、6,000円を基本とするベースアップを求める
- ③ 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
- ④ 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
- ⑤ J Rグループ各社における定期昇給制度の確立
- ⑥ 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
- ⑦ 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
- ⑧ 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
- ⑨ 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
- ⑩ 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 2022年度賃金引上げ要求は、2月14日（月）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17日（木）を基本とし、第一次回答ゾーン（3月14日～18日）および第二次回答ゾーン（3月22日～25日）とする。さらにグループ会社においては3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・拡大運動を取り組む
- 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 2月25日（金）に中央総行動を設定し、客貨一体となった取り組みを追求する
- ⑤ 交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 安保法制・「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35年目を迎え、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。

こうした状況から今年の春闘では年間要求月数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。西日本会社では春闘時に夏季手当の回答はあったが期末手当については回答が示されず、各社ともに厳しい回答となった。賃金生活実態アンケートの調査結果では、毎月の赤字が39,255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中で、新賃金と併せて提起することとする。

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、全力を上げて組織拡大運動を取り組んできた。

先の第 90 回定期全国大会では、この間、全機関をあげて 8 年間にわたり継続してきた「闘争指令第 1 号」の取り組みを真摯に総括したうえで、新たな組織対策方針を提起することを決定し、この大会決定を踏まえ、8 月 10 日に開催した第 2 回中央執行委員会では、闘争指令第 1 号の総括を踏まえて、更なる運動の展開について今後具体化を進めていくことを確認した。

今後の国労組織を展望したとき、組織拡大はいうまでもなく、財政に直結した最重要かつ必須の課題であり、今後の機関運営や運動のあり方に大きく左右する喫緊の課題である。

これを踏まえ、各級機関において次世代の若手組合員の育成とともに職場活動を実践する人財育成、計画的かつ積極的に進めていくことが求められている。

とりわけ本年度は「国労の課題と方向性—今後 5 年を見据えた組織ならびに運動展開」の中間総括を行なうこととなるが、文字通り組織が一丸となり、より一層の取り組みの強化が求められている。

第 90 回定期全国大会は、リモート併用での開催となったが、全ての代議員が組織拡大の重要性について発言した。大会方針でも明らかなように「組織拡大目標には及ばなかったものの、拡大に向けた意義と意識は確実に醸成され、少なくない職場で国労加入はもとより国労への信頼や共感を築き上げてきた」ことは一定の成果ともいえる。

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 年目にあたる第 91 回定期全国大会では、この 5 年ビジョンの中間総括を行い、新たな運動の展開を検討することとしている。

今次中央委員会では、闘争指令 3 号を含む新たな組織対策方針を実践する中での中間総括を行うとともに国労運動のさらなる継承・発展・強化に結び付けていく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 90 回全国大会以降〇名の組織拡大となっている。自らが決めた目標に対して、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対して真摯な議論と総括を行うこととする。

第 90 回定期全国大会方針で最重要課題として位置づけた組織拡大の闘いは、新たな組織対策方針の下、具体的な運動展開することとし、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8月10日に開催した第2回中央執行委員会では「組織拡大・全国統一行動対策本部」の設置を確認し、9月27日に各エリア本部委員長・書記長合同会議を開催し、「本部組織拡大対策会議」を設置した。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。

10月3日には第1回各エリア組織部長会議を開催し、「新たな組織対策方針」についての意思統一をはかるとともに、各エリアの現状について報告しあった。これ以降、全てのエリア本部で闘争指令3号の意思統一は終了し、具体的な統一行動の運動展開が始まる。2月26日には全国エリア・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更なる意思統一を固めあうこととする。

(2) 具体的な行動計画

第90回定期全国大会での「闘争指令第1号」の総括を踏まえ、新たな組織対策決定に基づき、第一ゾーン・第二ゾーン・第三ゾーンの各ゾーン毎に中間総括を行い、2022年春闘との結合、新規採用者獲得の取り組みとの結合、安全輸送の確立や期末手当の取り組みなど国民的課題と組織拡大の取り組みを結合し、組織拡大を全ての闘いの集約点として取り組みを強化する意思統一を行い、2月26日に第1回全国エリア・地方本部組織部長会議、6月5日～6日には「第15回組織拡大経験交流集会」と「第2回全国エリア組織部長会議」を開催することを確認してきた。

(3) 具体的な実践

本部は、特に次世代を担う青年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。

本部・各エリアとも次世代を担う若手組合員が執行部に蘭出され、会社との交渉や青年を対象とする交流会・学習会を企画するなど、今後の国労を担うため青年自らが意識と決意をもち日々奮闘する中で、若手組合員による組織対策として職場段階から他労組・未加入者へ加入を呼び掛け・国労加入という成果に結びつける状況も生まれている。

(4) 組織拡大の現状

国鉄末期の採用者がいよいよ退職時期を迎える中、次世代を担う若手組合員の組織拡大は喫緊の課題であり、現状の組織状況から、その危機感はますます高まっている。しかし、反面では、国鉄採用者にとって退職後の再雇用先の労働条件に対する不安も抱える中で、この現状を打破する運動展開まで到達していないものの、確実にその礎を築く努力が展開されており、限りある時間を有効に使い、次代を担う若手組合員へ「組織・運動・財政」を継承していくための組織形態も早急に作り上げなければならない。

そのためにも、各エリア・地方の「組織拡大対策会議」のみならず、その中心である組織部長を先頭に、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、昨年8月11日に指令第3号を発し、具体的意思統一に基づき全国的な運動展開として、第91回定期全国大会までにエリア・地方本部毎に確実に〇名の拡大を勝ち取る。また、前年度実績がある機関については更なる拡大を目標とする。尚、2021年度においては全国で〇〇名の拡大を目標としており、各級機関においても目標の設定について意思統一がはかられている。この目標の実現に向け、今後、第二ゾーン・第三ゾーンの中で、確実に実践していくことが求められている。

(6) 関連労働者の組織化

JRグループ・関連会社に働く社員の労働条件は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響に伴い、JR各社とも昨年以降大幅な減収となり、コスト削減・経費削減はこれまで以上に強められてくることは必至である。その中でJR職場はもとより、それを下回るJRグループ・関連会社の労働条件はさらに厳しさを増してくることは容易に想定される。

しかし、その中でも労働条件改善と真摯に向き合う国労組合員の姿に信頼や共感を寄せ、昨年以降、JESS（JR東日本ステーションサービス）での相次ぐ国労加入やLiViT（JR東日本東北総合サービス）における国労東日本本部との労使間協定の締結は、関連会社に働く組合員・社員に大きな展望を与えた。これらを踏まえ、改めてJRグループ・関連会社の組合員の組織化をはかるとともに、学習活動の強化していかなければならない。

(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、医療費の負担引き上げ、改正高年齢者雇用安定法の改正により70歳までの就労機会の確保が義務付けられた。これに伴う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、日常的な連携を深めていく。

<2> 具体的な闘いの展開

(1) 第90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26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」の意義と意思統一の周知・徹底をはかるため

全国オログ等に積極的に応えていく。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ログや交流会などを行う場合には、感染症対策防止につとめながら、通信機器（SNS）等を活用した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15回組織強化・拡大経験交流集会については、第91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192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192回拡大中央委員会の議論を踏まえて、2022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15回組織強化・拡大経験交流会
 - ・日 程 2022年6月5日(日)～6日(月)
 - ・場 所 東京地方本部管内とする
 - ・内 容 昨年度に続き、平成採用の組合員を含む青年・女性部を中心に学習会と分散会・交流を基本とする。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91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

この間、「交運共済生協」は事業の在り方を検討するにあたり、「こくみん共済COOP」との連携の強化とスケールアップメリットを追求していく事が組合員への利益を資するとの決定に基づき、「交運共済生協」と「こくみん共済COOP」との協議の結果、双方で設置した「交運共済事業のあり方検討委員会」で最終確認が行われ、「交運共済生協第7回理事会(2021年5月26日)」、「交運共済生協第122回通常総代会(2021年6月17日)」及び「こくみん共済COOP第136回通常総会」で「交運共済生協」から「こくみん共済COOP」への契約移転が決定され

た。この決定に基づき、「交運共済生協事業の在り方改革推進プロジェクト」を設置(2021年9月14日)し、2023年7月1日の契約移転等に向けた準備会を含む諸課題に対応することとした。

これらの動向を踏まえつつ、事業活動として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引き続き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。
- ③ 「交運共済生協」から「こくみん共済COOP」への契約移転に伴い、組合員に不利益が生じないように対応していく。

5. 平和と民主主義を守る闘い

昨年10月31日に行われた衆議院選挙で、岸田文雄首相の率いる自民党が、全体465議席のうち単独過半数(233議席)を上回る結果となり、自民党は単独で、国会での主導権を握れる「絶対安定多数」(261議席)の議席を獲得し、自民・公明連立与党は「絶対安定多数」の261議席を上回った。一方、野党第1党の立憲民主党は選挙前の109議席を下回り100議席を割り込み96議席となったものの、野党共闘による大きな成果として、与党自民党の有力候補と一騎打ちとなった東京8区と神奈川13区において議席を獲得した。神奈川13区については、現職の自民党幹事長に競り勝つという結果を作り出したことで、今後の選挙戦における新たな指標を示したといえる。しかし、自公連立政権は計293議席で前回より減らしたものの、改憲を訴える日本維新の会が41議席と大幅に伸び、さらに条件付きながら憲法改正に前向きな国民民主党が議席を増やしたことで今後の憲法論議にどのような影響をもたらしてくるかが懸念される。

一方、政府が12月24日に閣議決定した2022年度予算案で、防衛費は前年度当初予算から583億円増(1.1%増)の5兆4,005億円に上り、8年連続で過去最大を更新した。先の臨時国会で成立した21年度補正予算への計上分と合わせ、今夏に概算要求した主要装備品を全て取得可能にする異例の予算編成となった。第2次安倍政権から続いてきた軍備増強路線が、岸田政権でもさらに加速する。

東京電力福島第一原発事故から 11 年を迎えようとするなかで、今も約 3 万 9 千人（2021 年 12 月 9 日現在 復興庁調べ）の被災者が、47 都道府県、914 の市区町村に避難生活を余儀なくされている。福島第一原発の廃炉作業の現状を見ると、1～3 号機の原子炉で溶け落ちた核燃料を冷却するために、現在もなお、水が注がれ続けているが、建屋の破損した部分などからは地下水や雨水が流れ込み、汚染水が増える要因になっている。加えて事故から 9 年目の 2019 年度には、1 日あたり平均で 180 トンもの汚染水が生まれていると公表されたが、「凍土壁」計画に約 345 億円を投じ、2016 年に実施されたにもかかわらず、効果不明なまま年十数億円の維持費を使っているという状況にある。

東京電力は 12 月 24 日、柏崎刈羽原発 7 号機の溶接不良で、約 1,600 カ所の工事をやり直す意向を表明した。同原発はテロ対策不備で「セキュリティー」が問題視され、再稼働の見通しは皆無だが、安全対策工事の未完了に加えて、ずさんな溶接の実態が明らかになり、施設や設備の安全といった「セーフティー」でも問題を抱えていることが改めて示された。

四国電力は 12 月 2 日、愛媛県伊方町にある伊方原発 3 号機（出力 89 万キロワット）を再稼働させた。2019 年 12 月末に定期検査で停止して以来、稼働は約 1 年 11 カ月ぶり。20 年春に再稼働の予定だったが、トラブルで遅れていた。全国では現在、他に関西電力、九州電力の計 7 基が稼働中となっている。

今後の最大の焦点は 2030 年の電源構成といわれるが、現在の計画で原発は重要ベースロード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こと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（前菅政権）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。

国労は昨年 11 月 27 日から 28 日にかけて、第 9 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。今回は次代を担う若い組合員を中心に、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・地方本部とともに、現在も収束しない原発事故の現状と現実を知る取り組みを行った。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. 2022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14日（月）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. 2022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93回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2022年度定期全国大会を7月に開催する。