

国労第 91 回定期全国大会
と き：2022. 7. 28～29
ところ：東京地方本部管内

2022 年度運動方針(案)

(第一次草案)

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. 2023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、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・貨物会社に対する持続可能な支援策の確立とJR九州会社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総合交通政策の実現をめざそう！
6. 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. すべての戦争に反対し、武力による威嚇・行使を許さず、国際紛争の平和的解決を求め、難民・移住者と外国人労働者の基本的人権を擁護しよう！
8. 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！
9. 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！
10. 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！
11. 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・福祉の拡充を求め、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！
12. 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	14
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.....	14
2. 2022年春闘の取り組み	16
3. 組織強化・拡大の取り組み	18
III. 闘いの基調	21
IV. 闘いの目標	24
V. 一年間の諸課題と闘い	27
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	27
2. 2023年春闘の闘い	30
3. 労働協約改正と期末手当獲得の闘い	32
4. JR健保・年金等の改善に向けて	32
5. 組織の強化・拡大と権利確立をめざして	33
6. 調査・点検活動の前進をめざして	37
7. 労働者教育・文化の充実と情宣活動の取り組み	38
8. 共闘運動の前進をめざして	38
9. 平和と民主主義を守る闘い	39
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	42
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.....	45
VIII. 闘いの展開	45

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拡大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、労働条件改善、安全・安定輸送確立の取り組み、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上げることを確認した。

さらに2012年12月に発出され、継続してきた「闘争指令第1号」の総括を行い、引き続き最重要課題である「組織強化・拡大」を全機関・全組合員が総力をあげて取り組むことを確認した。そして、1月29日に開催した第192回拡大中央委員会についても、リモート併用による開催となったが、2022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意思統一し、今日までの闘いを積み重ねてきた。

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。そうした状況において、解雇や雇い止めが増加するなか、休業による補償、公的支援が求められている。

JR各社では、人の流れが大きく変化し、乗車率が大幅減となるなど影響を受けてきた。徐々にではあるものの、乗車率の改善の傾向もある一方で、雇用調整助成金を活用した一時帰休や産業安定助成金を利用した出向なども行われている。

2021年度決算についても、ほぼすべてのJR会社で2期連続での赤字となり、経営にも大きく影響を及ぼしている。こうした状況の中でも私たちは感染リスクに晒されながらも、エッセンシャルワーカーとして公共交通の安全の確保、医療現場では医療の確保に向けて、日々労働に従事している。

国労においても、コロナ禍において集まることが困難な状況のもとで、日常の組合活動を確保するため、大会、委員会や各種機関会議において書面審議、オンラインによるWeb開催を行うための規約・規則の整備も行ってきた。

昨年10月4日に誕生した岸田内閣は、自民党の党是である憲法改正を大きな課題とし、第49回衆議院選挙以降、改憲に向けた動きを急速に進めている。

今年2月24日のロシアのウクライナへの軍事侵攻の開始以降、多くの民間人の犠牲者が出ており、ロシア軍の即時撤退と平和的解決が求められているが、この機に乗じて、安倍元首相や高市自民党政調会長、日本維新の会などはこぞって「核武装なしに日本は守れない」として、米国と核を共有する『核シェアリング』を進め、非核三原則を見直すべきと主張している。

このような議論は憲法9条に違反し、唯一の被爆国である日本として許されるものではなく、世界を核の恐怖に陥れるものであり、軍備の拡大では平和が生まれぬことは明らかである。また沖縄辺野古新基地建設問題では、沖縄県民の民意を無視して埋め立てを強行し、さらには福島第一原発事故の被災者支援の打ち切りや、汚染水の海洋放出が強行されようとしている。

7月に投開票が行われる第26回参議院議員選挙に向けて、いまこそ岸田政権と対峙し、あらためて改憲阻止に向けた闘いを再強化することが問われている。

JR各社は、要員削減と効率化を進め、グループ会社への委託化やシステムによる無人化を進める中で、人件費の削減とマルチタスク（多能工化）を進めているが、コロナ禍の中において、そのスピードを急速に進めている。職場では国鉄世代が大量退職する中で急激な世代交代が余儀なくされ、鉄道の安全輸送について課題が山積している。また地方ローカル線については、JR会社が路線別の収支や輸送人員を公表し、国土交通省においても、鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会を設置し、議論が行われている。

JRとグループ・関連会社に働くすべての仲間が安全で安心して働くことのできる職場づくりに向けて、私たちは労働条件や環境改善に向けた取り組みをさらに強めていかなくてはならない。

こうした国内外情勢のなか、本部が提起した「国労の課題と方向性」（5年ビジョン）の討議と運動を進めてきたが、現職者と再雇用者の組織率が逆転し、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られず、この現状を直視し、早急に対応策を講じなければならない。この共通認識に立ち、全機関がこの難局を乗り越えることが必要であり、そのために、組織強化・拡大は必要不可欠であり、国労運動の発展と次世代への継承は急務となっている。

今大会で5年ビジョンの中間総括を行い、今後の組織のあり方を含む課題と展望をさし示して国労総体のものとするのが求められている。

前述したように、昨年为全国大会では、2012年に発出した「闘争指令第1号」を総括し、新たな組織対策方針として「闘争指示第7号」を発出し、組織強化・拡大に向けた具体的な運動を意思統一し、職場活動を実践する人財育成を計画的にかつ積極的に進めていくことと、職場からの組織拡大の取り組みについて具体的目標を基に取り組むこととした。

第91回定期全国大会では、国労運動の継承・発展に向けて、文字通り、すべての闘いを組織強化・拡大運動に結びつけ、全機関・全組合員の総意として確認することが重要である。

山積する課題に対し、組織の展望を確認し、運動を後退させることなく国鉄労働組合に結集する全機関・全組合員・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、2 年半以上に及び、「デルタ株」「オミクロン株」の呼称に代表される「変異」を繰り返しながら、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。5 月 20 日時点における一日あたりの感染者数を見ると、世界全体で 84 万 7,351 人、地域別では欧州が 36 万 4,311 人で最多となり、次いで北米が 18 万 2,466 人となった。7 日間平均での世界全体の新規感染者数は、59 万 6,998 人と 1 週間前に比べて 8.6% 増え、死者数では、世界全体で 1,968 人、地域別では欧州が 597 人となり、次いで中南米が 581 人となっている。累計感染者は 5 月 20 日時点で 5 億 2,489 万人を超え、地域別では欧州が最多で 2 億 218 万人に達し、世界全体の 38.5% を占めている。北米は 8,709 万人、中南米は 6,838 万人、アジアは 1 億 1,114 万人となっている。ここ最近の特徴は、3 月下旬から中国上海市での感染拡大が確認され、ロックダウンが続いている。各国が行動制限の緩和に向かう中、管理を一層強化し「ゼロコロナ」政策を堅持する構造となっている。また北朝鮮で、新型コロナウイルスによるとみられる発熱者の急増が続き、朝鮮中央通信社が 5 月 21 日、4 月末以降の発熱者が前日夕までの累計で 246 万 640 人と報じている。発熱者数は人口（約 2600 万人）の 1 割に迫る規模に増えたが、感染拡大の実態は不明な部分も少なくない。
- (2) 昨年 12 月 3 日、ワシントン・ポスト紙が、米情報機関からの報告書の内容として「ロシアが 2022 年早々にも最大 17 万 5,000 人を動員したウクライナ侵攻を計画している」と報道し、12 月 17 日にロシアは、ウクライナが北大西洋条約機構（NATO）に加盟しないことや、NATO に対し軍備の後退・縮小などを要求する条約草案を発表した。そして本年 2 月 21 日、ロシアのプーチン大統領が安全保障会議で閣僚らを一人ずつ順番に登壇させ、「ドネツク人民共和国」と「ルハンスク人民共和国」を独立国家として承認すべきか意見を求める映像が国営放送で放映された。同日、ロシアは「ドネツク人民共和国」と「ルハンスク人民共和国」への国家独立承認と友好協力相互支援協定への署名をし、ウクライナ東部のドンバス地方へロシア軍を派遣する決定を行った。さらに 2 月 24 日、プーチン大統領がウクライナへの軍事作戦を行うと述べた演説が各メディアに対して公表された後、ウクライナの首都キーウの近くを含むウクライナ各地で砲撃や空襲が開始された。
- (3) バイデン大統領は 5 月 22 日から 24 日にかけて日本を訪問し、23 日、岸田首相との日米首脳会談に臨んだ。対面での本格的な会談は両首脳にとって初めてで、

ウクライナ情勢も踏まえ、安全保障や経済など幅広い分野で一層の連携を確認した。会談ではロシアによるウクライナへの軍事侵攻は、国際秩序の根幹を揺るがすもので断じて容認できないという認識を共有し、G7＝主要7か国で連携し、ロシアに対する厳しい制裁とともに、ウクライナへの支援を継続していく方針を確認した。さらに中国などを念頭にアジア・極東地域の安全保障を強化するため、日米両国の抑止力と対処力を強化する方針を確認して、弾道ミサイルに対処するための「反撃能力」の保有や防衛費の増額を求める自民党の提言も踏まえ、岸田首相は、防衛力を抜本的に強化する考えを伝え、アメリカの核戦力と通常戦力の抑止力によって日本を守る「拡大抑止」の強化をめぐっても意見が交わされた。また、両首脳は中国が、東シナ海や南シナ海への海洋進出を強めていることに深刻な懸念を示し、いかなる地域でも力による一方的な現状変更は認められないという認識を共有し、自由で開かれたインド太平洋の実現に向けた協力を推進していく方針で一致し、沖縄県の尖閣諸島がアメリカの防衛義務を定めた日米安全保障条約第5条の適用対象であることを改めて確認した。

(4) 安倍政権下で緊張の度を深めた日韓関係は、5月10日に新政権を発足させた尹錫悦（ユンソンニョル）大統領が早速、対日外交に乗りだし、林芳正外相との間で関係改善への強い意欲を示し、双方に「雪解け」への期待感が生まれつつある。一方、懸案の歴史問題の解決は見通せていない。東アジアの安全保障の環境が厳しさを増す中、ともに米国の同盟国である隣国の足並みがどこまで揃うのか。また、ウクライナ情勢と北朝鮮による核開発を利用した自身の中間選挙対策として、アジア歴訪を行うバイデン大統領の動きで、一段と変化が見え始めている。韓国を訪れたバイデン大統領は5月21日午後、およそ2時間にわたるユン・ソンニョル大統領と初めての首脳会談を行い、北朝鮮が核・ミサイル開発を加速させる中、核戦力を含む「拡大抑止」に責任を果たすことを確認し、アメリカとして抑止態勢を強化していく考えを強調した。また、冷え込んだ日韓関係について記者から問われ「日米韓の3か国が経済や軍事面で緊密に連携していくことは極めて重要だ」と述べ、関係改善への期待をにじませた。バイデン政権は東アジアやインド太平洋地域で中国と対峙するうえで、日韓両国との安全保障協力が最も重要だと考えており、日韓の関係悪化が続く状況に、ワシントンは「日米韓安保体制の弱体化をさらけ出している」（元国務省高官）との指摘が背景がある。バイデン政権が2月に発表したインド太平洋戦略で、とくに関係強化を促す必要のある相手として日韓両国の名前に具体的に言及したのは、こうした事情がある。

(5) 世界経済が急減速する懸念が強まっている。国際通貨基金（IMF）は4月19日に改定した世界経済見通しで、2022年の実質成長率を3.6%と前回1月の予測から0.8ポイント下げた。ロシアのウクライナ侵攻が資源高を通じたインフレを加速させ、抑制に向けた各国の利上げが経済を冷え込ませ、戦争が長引けば負の連鎖が続き、経済は一段と停滞する恐れがある。世界経済の成長率は新型コロナウイルス禍で20年に3.1%のマイナスに陥ったが、21年は6.1%に急回復した。22年は

コロナ禍からの回復局面での需給の引き締まりに、戦争による資源の供給不安が加わり、結果として加速するインフレに対応するための中央銀行の利上げが、大きなリスク要因になっている。戦争の影響は欧州各国で大きく、ドイツではウクライナからの部品供給が滞り、フォルクスワーゲンなどの自動車工場が停止した。IMFによる22年の成長率予測は2.1%と、1月に比べて1.7ポイントの下方修正となっている。ユーロ圏全体でも2.8%と1.1ポイント下げた。ウクライナの成長率は22年にマイナス35.0%、ロシアも8.5%のマイナス成長となる。日本の予測は2.4%と、0.9ポイント下げた。ロシアとウクライナの戦争は、資源や食料品の値上がりを通じて世界にインフレ圧力をもたらし、IMFは消費者物価上昇率の見通しを先進国で5.7%、新興国は8.7%に上方修正した。

2. 国内情勢の特徴

(1) 1月17日に召集された第208回通常国会は、新型コロナウイルスの感染が急拡大する中で、6月15日までの150日間、政府・与党は対策の強化や経済の立て直しに向けて新年度予算案の早期成立をめざした。野党側は、政府のコロナ対策の不十分な点を追及するなど、夏の参議院議員選挙をにらんだ与野党の論戦が展開された。岸田総理大臣は施政方針演説で新型コロナ対策について「一度決めた方針でも、よりよい方法があれば、躊躇なく改め、柔軟に対応を進化させていく」と述べ、賃上げをめぐるっては、近年の低下傾向を一気に反転させることへの期待を強調した。これに対し、野党側は、19日から始まった施政方針演説などに対する代表質問で、政府のコロナ対策は不十分だとして追及するとともに、PCR検査の体制強化や、病床の確保を強化するための法整備を求めた。通常国会で、政府・与党は、新年度予算案や、「賃上げ税制」を盛り込んだ関連法案などの早期成立を図り、実績を積み上げたいとした一方、野党側は、政権を批判するだけでなく、日本がめざすべき社会のあり方や政策をアピールするなど、夏の参議院選挙に向けた与野党の論戦が展開された。参院選を安定政権への足がかりとしたい岸田文雄首相は、野党からの批判材料を排し、「安全運転」に徹し「先送り国会」とも比喻された。

(2) 新型コロナの感染が急拡大していることを受け、政府は、沖縄、山口、広島の3県に、1月9日から1月末までまん延防止等重点措置を適用することを決めた。各自治体からの要請により政府は、「まん延防止等重点措置」を適用する地域に、首都圏の1都3県や東海3県など合わせて13都県（東京、埼玉、千葉、神奈川、群馬、新潟、愛知、岐阜、三重、香川、長崎、熊本、宮崎）を追加し、期間は1月21日から2月13日までとすることを決め、重点措置の適用地域は、沖縄など3県から16都県に拡大された。政府は1月25日、感染が急拡大している北海道、青森、山形、福島、茨城、栃木、石川、長野、静岡、京都、大阪、兵庫、島根、岡

山、福岡、佐賀、大分、鹿児島 の 18 道府県を対象に、1 月 27 日から 2 月 20 日まで、まん延防止等重点措置を適用することを決めた。また、1 月 31 日が重点措置の期限となっている沖縄、山口、広島 の 3 県について 2 月 20 日まで延長することも決定した。これにより、重点措置の適用地域は 34 の都道府県に拡大された。一方、2 月 13 日が期限となっていた東京など 13 都県のまん延防止等重点措置が 3 月 6 日まで 3 週間延長されるとともに、和歌山県が 2 月 5 日から 27 日、高知県が 2 月 12 日から 3 月 6 日まで適用されることが決定され、重点措置の適用地域は、36 の都道府県に拡大された。この間、時間差で拡大地域が入れ替わる状況の中、沖縄など 5 県が 2 月 20 日に先行解除され、3 月 6 日が期限となる 31 都道府県のまん延防止等重点措置をめぐり、政府は、東京など 18 都道府県で 3 月 21 日まで延長し、福岡など 13 の県は解除することを決めた。そして政府は 3 月 17 日、東京や大阪、愛知など 18 の都道府県に適用されている新型コロナ対策のまん延防止等重点措置について、3 月 21 日の期限をもってすべての地域で解除した。重点措置がどの地域にも出されていない状況となるのは、2022 年 1 月 8 日以来、およそ 2 か月半ぶりとなった。

(3) 政府は 5 月 20 日、新型コロナウイルス対策のマスク着用について、屋外では人との距離が十分確保できなくても、会話をほとんど行わない場合は「必要ない」とする見解を示した。屋内でも周囲との距離を保ち、会話を控えれば不要とした。一時的に推奨していた 2 歳以上の未就学児の着用については「一律には求めない」との方針に変更した。厚生労働省の専門家組織が 19 日、マスク着用に関する提言を示したことを受け、政府として基準を明確にした。後藤茂之厚労相は「リーフレットを作成し、丁寧な周知広報に努めたい」と述べた。政府見解は、屋外では人と 2 メートル以上の距離が確保できれば、会話の有無を問わずマスクの着用は不要と指摘し、距離を取れなくても、ほとんど会話がない場合は必要なく、夏場は熱中症を防ぐため「外すことを推奨する」とした。具体例として、ランニングや徒歩での通勤を挙げた。

(4) 内閣府は 5 月 11 日、今年 3 月の景気動向指数（2015 年＝100、速報値）を発表した。先行指数は、前月と比較して 0.9 ポイント上昇し、3 か月ぶりの上昇となった。3 か月後方移動平均は 0.63 ポイント下降し、2 か月連続の下降となった。7 か月後方移動平均は 0.09 ポイント下降し、3 か月連続の下降となった。一致指数は、前月と比較して 0.2 ポイント上昇し、2 か月連続の上昇となった。3 か月後方移動平均は 0.03 ポイント上昇し、5 か月連続の上昇となった。7 か月後方移動平均は 0.60 ポイント上昇し、5 か月連続の上昇となった。遅行指数は、前月と比較して 0.6 ポイント上昇し、2 か月連続の上昇となった。3 か月後方移動平均は 0.26 ポイント上昇し、4 か月連続の上昇となった。7 か月後方移動平均は 0.22 ポイント上昇し、3 か月ぶりの上昇となった。内閣府が 4 月 21 日に発表した月例経済報告では、「先行きについては、感染対策に万全を期し、経済社会活動が正常化に向かう中で、各種政策の効果や海外経済の改善もあって、景気が持ち直して

いくことが期待される。但し、ウクライナ情勢等による不透明感がみられる中で、原材料価格の上昇や金融資本市場の変動、供給面での制約等による下振れリスクに十分注意する必要がある。また、感染症による影響を注視する必要がある」とした。

- (5) 総務省が4月26日に公表した労働力調査(基本集計) 2022年(令和4年)3月分結果では、完全失業率(季節調整値)は2.6%で、前月に比べ0.1ポイントの低下し、完全失業者数は180万人、前年同月に比べ9万人の減少、9か月連続の減少となった。求職理由別に前年同月と比べると、「勤め先や事業の都合による離職」が5万人減少した。一方、「自発的な離職(自己都合)」が3万人減少し、「新たに求職」が8万人の減少となり、就業者及び就業率では、就業率は60.5%、前年同月に比べ0.3ポイントの上昇で、15~64歳の就業率は77.9%、前年同月に比べ0.5ポイントの上昇となっている。就業者数は6,684万人で、前年同月に比べ11万人減少し、6か月連続の減少となった。雇用者数は6,025万人、前年同月に比べ14万人の増加で、正規の職員・従業員数は3,599万人となっている。非正規の職員・従業員数は前年同月に比べ7万人の増加で2,078万人となった。主な産業別就業者を前年同月と比べると、「卸売業、小売業」、「建設業」、「生活関連サービス業、娯楽業」などで減少している。

3. JRを取り巻く情勢の特徴

- (1) コロナ禍3年目を迎え、依然として新型コロナウイルス感染症は変異を伴いながら世界各地に猛威を振るい、先が見えない中で日本経済に深刻な影響を与えている。JR各社の経営収支状況も、昨年引き続き厳しい状況が続いている。公共交通としての役割を持続的に維持する一方で、2022年春のダイヤ改正ではコスト削減に踏み切る各社の姿勢が如実に表れ、「減便ダイヤ」「編成両数の減」「無人駅の拡大」「ワンマン運転の拡大」など、合理化・効率化が実施された。さらに、社員「一時帰休」制度等による対応の継続、社員・家族並びに組合員の感染も報告され、新型コロナウイルス感染症の終息が見えない中で、大規模リスクに対する各社の対応・対策が引き続き求められている。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中で、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。また、「with コロナ」「アフターコロナ」における公共交通機関のあり方に対しても動向を注視しなければならない。コロナ禍は終わりが見えず、ニューノーマル時代におけるライフスタイルの多様な変化により、更なる合理化・効率化の推進、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される。

(2) 令和3年5月に閣議決定された「第2次交通政策基本計画」では、全国の鉄道駅バリアフリー化を加速すると強調されている。施策の概要としては「都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築」「地方部において既存の措置を重点化」をあげている。また、この計画に対応するため国土交通省は新たな料金制度を設けて、許可ではなく事前の届けで運賃を変更できることを決定した。この「鉄道駅バリアフリー料金（仮称）」を活用し、JR東日本と東京メトロが導入を発表、JR西日本についても活用を検討するとして運賃値上げを決定した。一方で、JR九州は2017年に赤字を理由として遠隔操作システムを導入し、駅の無人化推進を決定したことにより、車いす利用者から「移動の自由を妨げられている」として提訴され、裁判が継続している。国労は、新型コロナウイルス感染症拡大や頻発する災害のもとで、全ての利用者が平等に安心して公共交通機関を利用できるように求めているが、国民の移動する権利や合理化・効率化における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) 2021年度も自然災害に見舞われた。「2021年8月豪雨」では、JR東海・西日本・九州において土砂流入や路盤流出などの被害が発生し、東日本大震災から11年が経過した本年3月16日には、宮城県と福島県で福島県沖を震源とする最大震度6強の揺れを観測し、走行中の東北新幹線17両編成のうち16両が脱線した。

令和2年12月2日に成立した「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ことから、国に対して迅速な復旧、復興を求めていかななくてはならない。

自然災害により不通となっているJR線の区間は、根室本線、只見線、肥薩線となっている。根室本線は新得―富良野間の存廃について、自治体は当該区間の復旧を断念し、正式に代替バスによる転換を発表している。上下分離方式で存続する只見線は、本年10月に11年振りに全線で運転が再開されることが発表された。また、肥薩線の復旧をめぐる、国土交通省が約235億円の費用のうち百数十億円を公共事業で賄う方向で検討していることが明らかとなったが、さらに被災鉄道の復旧支援制度を適用すれば、負担額は数十億円に圧縮され、JR九州の負担を軽減し、沿線自治体が望む再建につなげる。

鉄道の復旧には、鉄道軌道整備法の改正が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からの「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。先が見えない現状に「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) 地方交通線の維持・存続、公共輸送確立をめぐる動向では、取り巻く環境が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き、新型コロナウイルス感染症の拡大が追い打ちをかけている。

J R北海道では、2016年に同社単独では「維持困難な線区」を公表以降、道や各自治体との協議を行っているが、抜本的な解決にはつながっていない。

J R四国では、2019年に線区別の収支状況を初めて公表し、20年度は全路線の営業損益が赤字となった。「事業計画に基づき、利便性向上や利用促進等に取り組むとともに、四国の活力の維持・向上を支える持続可能な鉄道網の確立に向け、2次交通も含めたあるべき交通体系について、徹底的な検討を行う。」としている。

J R九州では、2020年に赤字となっている線区、輸送密度が2,000人未満の20線区を公表し、「一企業だけで維持するのが大変な線区を知っていただき良かった。」として、赤字ローカル線の維持に向けて沿線自治体や住民と協議を進めたい意向を明らかにしている。

J R西日本では、本年4月に人口減少やコロナ禍で利用者が特に少なくなっている地方路線について、線区ごとの収支の状況を初めて公表した。輸送密度が2,000人に満たない近畿や中国、それに北陸地方の30の線区が対象で、バス路線への転換なども含め沿線自治体などと今後のあり方の議論を進めたいとしている。

J R東日本でも、利用者が特に少なくなっている地方路線について、線区ごとの収支を初めて公表する方針を明らかにし、バス路線への転換なども含めた今後のあり方について、沿線自治体などと議論を進めたいとしている。

このような人口減少などで厳しい運営が続く地方交通線のあり方をめぐって、全国28道府県知事が国に対する緊急提言をまとめ、地方鉄道の廃止は住民の生活や地域経済への影響が強く心配されるとして、維持に向けた取り組みを求めている。

緊急提言では、人口減少や新型コロナウイルスの影響で厳しい運営が続く地方鉄道のあり方をめぐって、国土交通省の検討会が抜本的な見直しも視野に議論を進めていることを踏まえ「地方ローカル線の廃止や減便は、住民の通勤・通学・通院などの日常生活や、経済活動を支える重要な役割への影響が強く危惧される」と指摘し、鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを求めており、具体的にはJ Rの不採算区間のみを切り出して扱わないこと、経営が悪化している場合には国の責任で適切な支援を講じることなどが盛り込まれている。

(5) 国鉄債務処理法が改正され、新たな支援の下でJ R北海道・四国・貨物は経営基盤の強化が求められている。しかし、沿線人口の減少・少子化に加えて、モータリゼーションの進展により利用者が大幅に減少するなど、各地のローカル鉄道は危機的状況にあり、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化が拍車をかけている。また、発足当時から抱える構造矛盾含め、この間の自然災害の影響を大きく受けたJ R貨物も、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。本州三社も新型コロナウイルス感染症の長期化が影響し、厳しい経営状況が続いている中で、J R各社の2021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。

【北海道会社】

4月28日に発表したJ R北海道の2021年度決算は、引き続き新型コロナの影響を大きく受けて、連結営業収益は、1,103億円となり、前年度に対して16億円減少した。前年度と比較すると実質79億円の増収となったが、前々年度比では、7割程度の営業収益に留まっている。また、経営安定基金運用を計上したものの、営業赤字を補うまでには至らず、経常損失は80億円、親会社に帰属する当期純損失は10億円の赤字となった。

【東日本会社】

4月27日に発表したJ R東日本の2021年度決算は、新型コロナウイルス感染症の影響や不動産事業における回転型ビジネスモデルによる売上計上により増収となったものの、営業収益は前期比12.1%増の1兆9,789億円となった。これに伴って営業損益は1,539億円(前期は営業損益5,203億円)、経常損益は1,795億円(前期は経常損益5,797億円)、親会社株主に帰属する当期純損益は949億円(前期は親会社株主に帰属する当期純損益5,779億円)となった。コロナ前の水準には回復せず、期末決算として過去2番目に低い営業収益となった。また2期連続で営業損益・経常損益・親会社株主に帰属する当期純損益を計上した。

【東海会社】

4月26日に発表したJ R東海の2021年度決算は、新型コロナウイルス感染拡大を受け、連結営業収益は前年と比べ増加したものの、依然として低水準となった。グループ全体で費用削減を強力に推進し、営業利益を確保したものの、経常損益、親会社株主に帰属する当期純損益を計上した。営業収益は前期比13.6%増の9,351億円、運輸収入は前期比38.0%増の6,572億円、営業損益は17億円、経常損益は672億円となった。また、親会社株主に帰属する当期純損益は、519億円となった。

【西日本会社】

4月28日に発表したJ R西日本の2021年度決算は、対前年で赤字幅縮小も、連結・単体ともに2期連続の赤字となった。運輸収入は、対前年では116.4%と増収、対コロナ前(2019年比較)では54.6%。その結果、営業収益は前期比12.1%増の1兆311億円となったものの、営業損益は1,190億円、経常損益は1,210億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する当期純損益は1,131億円となった。

【四国会社】

5月10日に発表したJR四国の2021年度決算は、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい状況が継続し、営業収益、営業損益、経常損益は、2020年度に次ぐ過去2番目に低い結果となった。営業収益は対前年度33億円増の311億円、営業損益は対前年度38億円改善の221億円、経常損益は対前年度75億円改善の32億円の赤字となった。親会社株主に帰属する当期純損益では、対前年度28億円改善し、52億円となった。

【九州会社】

5月10日に発表したJR九州の2021年度決算は、鉄道旅客運輸収入の緩やかな回復や保有資産の売却収入などにより356億円の増収となった。営業収益は対前年356億円改善の3295億円、営業利益は対前年268億円改善の39億円、経常利益は対前年285億円改善の92億円、親会社株主に帰属する当期純利益は対前年322億円改善の132億円となっている。

【貨物会社】

5月13日に発表したJR貨物の2021年度決算は、2021年8月に発生した大雨による山陽線や中央線の約3週間にわたる不通を始め、2022年1月以降では北日本地区を中心とした大雪により列車運休が発生するなど自然災害が相次いで発生し、大幅な減収を余儀なくされた。営業収益は前年同期比0.4%減の1,866億円、営業利益は前年同期比41.2%減の14億円、経常利益は前年同期比80.9%減の2億円、親会社株主に帰属する当期純損益は14億円（前年同期は親会社株主に帰属する当期純利益0億円）となった。

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) 新型コロナウイルスのパンデミックが、現在も世界の政治・経済に深刻な影響を与えている。国鉄分割・民営化から35年が経過し、社会を支える基盤として公共交通の使命を果たしているJR各社も、この問題に正面から対応せざるを得ない状況が続いている。

存続が危ぶまれる全国の地方鉄道のあり方を議論する国の検討会が開かれ、有識者からは「なぜ地域に鉄道が必要か」理由を明確にできるかどうか今後の論点になるという認識が示され、鉄道事業者と沿線自治体との協議の場に国が積極的に関わっていくべきだとする意見が出されている。特に、JR北海道・四国は、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい状況が継続しており、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くなっている。

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JR貨物も含め、公共交通の使命が問われる局面が続いている。

本部は、昨年11月11日、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、JR北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な経営支援策の確立と特例措置の延長、JR九州会社の安定経営確立と豪雨災害による被災線区復旧に対する支援策の継続、大規模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等への支援、JRの検査体制の充実と事故防止に向けた行政指導ならびにバリアフリー化の推進、JR貨物の安定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項目にわたる諸課題について国土交通省要請を行ってきた。さらに、今年2月25日には、22春闘における中央総行動の一環として、各政党に対する要請行動を展開してきた。

この間、JR二島・貨物会社へ新たな支援が確立されたことは、エリア・地方との連携を強化し、「政策提言」の到達点と課題を明確にした政府及び関係省庁への要請行動が取り組みられてきた成果であり、引き続き、運動の強化が求められている。

- (2) JR各社の安全問題に対する対応については、新型コロナウイルス感染症の終息が見えない中で、コスト削減に起因した新たな事故等につながらないように監視を強化してきた。

JR各社は収支に大きな影響がもたらされたことから、「安全より営利優先」の経営姿勢が見える中で、在宅勤務や一時帰休の拡大、外注化・委託化がもたら

す問題点を業務部長会議等で集約し、「安全第一」の職場風土の確立に向けて取り組んできた。しかし、矢継ぎ早な合理化・効率化が起因し、労働条件の悪化により若年層が多く退職を選択しているとの報告もある。JR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) 交通政策基本法に基づき、令和3年度から令和7年度までの交通政策の基本的な方向性を示す「第2次交通政策基本計画」では、大規模開発事業が主眼となっており、エッセンシャルワーカーの労働条件に大きく影響する懸念がある。また、利用者の交通、移動の権利を保障し、安全を大前提にした公共性を重視した交通政策に転換させることが求められている。JR各社においては労働条件の違いも多岐にわたっているが、改正高年齢者雇用安定法では、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、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、JR職場・関連職場においては動向に注視する必要がある。さらに、最高裁判決の動向も踏まえ均等・均衡待遇をめざし、関連会社も含めた正規・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、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く。

(4) 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192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」を確認して闘っている。すでに、22春闘期に交渉・妥結整理した各社の結果は、JR東海が2.2ヵ月(対前年同月数)、年間臨給のJR西日本は夏季手当分1.34ヵ月(対前年0.04ヵ月増)で年末手当分については別途回答、JR九州については、回答持越しとなり交渉継続中となっている。

一方、5月13日に要求書を提出したJR北海道は0.00ヵ月(対前年0.00ヵ月)、東日本は0.00ヵ月(対前年0.00ヵ月)、四国は0.00ヵ月(対前年0.00ヵ月)、貨物会社は0.00ヵ月(対前年0.00ヵ月増)、さらに5月25日にソフトバンクから7年連続ベアゼロの新賃金回答とともに、4.20ヵ月(対前年同月数)の回答があった。今後取り組まれる2022年度年末手当をめぐる動向は、JR各社ともコロナウイルス感染症の影響による大幅な減収を理由とし、アフターコロナを見据え経費削減に向け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。

(5) 鉄道アスベスト問題に関する現状については、国鉄時代から継承した車両や建屋にはアスベストが含有されているものも現存している恐れがあることから、

廃車・解体時の安全作業確認を行うことが必要である。この間、本部として、改正石綿健康被害救済法では特別遺族給付金の請求期限が延長されるとともに、支給対象が拡大されたがその期限は令和4年3月27日までとなっていることから、厚生労働省に対し特別遺族給付金の請求期限延長について要請を行ってきた。期限を延長するよう求める声は、患者や遺族などから出ていることなどを踏まえ、自民・公明両党は、給付金の請求期限を10年延長するための「アスベスト健康被害救済法の改正案」を取りまとめ、今国会での成立をめざす方針であることから動向を注視しながら、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. 2022年春闘の取り組み

(1) 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。

(2) 昨年10月31日に実施された衆議院議員選挙では、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姿勢を明確にした。

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。

(3) 新型コロナウイルス感染拡大は、人の往来を抑制しているため、鉄道・航空・

観光・飲食などを中心に依然として大きな影響を与えている。政府統計によると企業の利益剰余金（内部留保）は484兆円と9年連続で過去最高を更新しているものの、労働分配率の低下により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、昨年より減少したものの1,164万人（22.2%）となり依然として高い割合となっている。

- (4) こうした状況の中で連合は、賃上げは2%程度、定期昇給相当分を含め4%程度の賃上げをめざした。また国民春闘共闘委員会は「大幅賃上げ・底上げで誰もが希望を持てる公正な社会を、労働組合で一緒につくろう」として、具体的な賃上げ額は、月額25,000円以上、時間額150円以上をめざした。「22けんり春闘全国実行委員会」は「8時間働けば生活できる賃金を」「全ての労働者に同一労働同一賃金を」をめざし、「時給1,500円、月額25万以上の賃金補償」とし、具体的な賃上げ額は、25,000円以上、時給150円とした。
- (5) 国労は1月29日に第192回拡大中央委員会を開催し、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、その実現をめざした。要求は2月14日に各社一斉に提出し、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）とした。3月17日の回答指定日に向け、2月25日に大衆行動として「2022年春闘勝利！国労中央総決起」については、リモートを活用しながら、全国統一行動として開催し、2月26日には、国労青年・女性・家族中央総行動を行った。
- (6) 連合が4月14日に発表した新賃金要求に対する回答集計では、全体平均は6,527円・2.11%で昨年同時期比812円・0.28ポイント上回った。また中小組合（300人未満）の平均は5,094円・2.06%となり、昨年同時期を547円・0.25%上回った。
- (7) JRにおける回答状況は、依然として新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける中において、大幅な収入減となっているが、JR北海道においてベア500円（21年ぶり）、JR貨物においてもベア定率0.1%（平均300円）の有額回答を勝ち取ったが、他の各社についてはベアゼロ回答となったが、定期昇給については完全実施となった。また夏季手当については、JR東海は2.2ヵ月（対前年同月数）、JR西日本は年間臨給としながらも1.34ヵ月（対前年0.04増）となり、JR九州については回答持ち越しとなっている。

— 闘いの到達点と今後の課題 —

国労は、2022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、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 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」ことを目標に全力で闘いを進めた。

J R の構造矛盾の解決に向け、2 月 25 日には本部が代表して、立憲民主党、社会民主党、共産党、国民民主党への政党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、新型コロナウイルス感染症が終息するまで J R 各社及びグループ会社に対する雇用調整助成金の特例措置のさらなる継続、J R 北海道や四国、貨物に対する持続可能な経営ができる抜本策、地方ローカル線問題などの課題など、安全・安定輸送確立に向けた要請を取り組み、午後からは「2022 年春闘勝利！国労中央総決起集会」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・全国貨物協議会からの報告と決意表明がされ、また全国をリモートでつなぎ、闘う意思統一を図った。

賃上げ要求については、中央戦術員会において「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 2.2%相当額、6,000 円を基本とする」統一要求することで一致した。また期末手当については、春闘時に夏季手当や年間臨給に関する交渉を取り組んでいるエリア本部もあることから、年間要求月数 5.0 ヶ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 192 回拡大中央委員会においても議論を行い、その実現をめざした。

2022 年度の新賃金交渉は、J R 7 社とも昨年同様に新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた状況の中での交渉となったが、国労が訴えてきた「厳しいときだからこそ人への投資」を求める主張や職場からの闘いにより、J R 北海道で 21 年ぶりのベア獲得、J R 貨物においてもベアを勝ち取ることができた。

情勢や環境は厳しいが、労働条件を変えられるのは労働組合だけであり、労働組合の必要性や国労の必要性を訴える中から全組合員で他労組や未加入者を巻き込んだ取り組みを行うことにより、分会活動の活性化、更には組織強化・拡大へとつなげることを意識しながら全力で取り組みを行ってきた。その結果、職場では国労に共感する労働者がいることを再度認識することができたなど成果の報告もあった。

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、「闘争指令第1号」(2012年12月5日)を発し、全力を上げ組織拡大運動を取り組んできた。

昨年開催した第90回定期全国大会では、この「闘争指令第1号」の取り組みを真摯に総括した上で、「新たな組織対策方針」の提起を決定し、第2回中央執行委員会で、「闘争指令第1号」の総括を踏まえ、更なる運動の展開として具体化を進めることを確認してきた。

その基本は、「① 全機関で意思統一を行い、全組合員参加の統一行動を展開する。② 学習を強め、組織拡大統一行動の展開と同時に機関の団結強化、組織の強化を図る。③ 全機関で組織拡大目標であり、目標の達成に向け組織の総力を上げて取り組む」として、8月11日に「闘争指令第3号」を発出し、9月27日に開催した「第1回組織拡大対策会議」で「具体的な運動の展開」を確認し、9月28日に「闘争指示第7号」を発出してきた。

この「闘争指令第3号」及び「闘争指示第7号」に基づき、各エリア本部における意思統一の場に、本部から役員派遣を行い、各エリア本部の現状を把握するとともに、全エリア・地方から組織強化・拡大運動に全力をあげる意思統一を行ってきた。

(1) 組織強化・拡大の具体的な運動の展開について

第90回定期全国大会で決定した方針に基づき、「組織強化・拡大の具体的な運動の展開」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めざすこととした。さらに、前年度実績がある機関については更なる拡大を目標としながら、全国で〇〇名の拡大目標とし、その実現に向け、第一ゾーン・第二ゾーン・第三ゾーンごとに中間総括を行う中から、次なる課題を明らかにし、全国エリア組織部長会議をはじめとした各機関の組織対策会議への派遣を行いながら、組織状況や課題についての認識を一致させてきた。第1ゾーンでは、〇名の組織拡大を実現することができたが、目標である加入者数には到達していないことも事実であり、新型コロナウイルスの感染拡大は大きく影響しており、機関での意思統一はもとより組織拡大対象者との接点がない状況の中での組織対策のあり方が問われている。

(2) 組織拡大の現状と課題について

国労組織の現状は、すでに現職組合員と再雇用組合員が逆転を迎える年齢構成となり、JR本体の運動の停滞が余儀なくされている。

この厳しい今だからこそ、それぞれの努力や頑張りに学び、自ら実践することが重要である。これまで組織拡大を実現した機関では、職場の中で隣の仲間が悩んでいる時に、親身になって話を聞き、その解決に向け、現場長への要請や団体交渉を含め会社との様々な折衝を通じて問題の改善・解決を求めてきた。

こうした地道な努力を続ける「組合員」や「分会」など各級機関の姿を見て、国労への「信頼や共感」が生まれていることは紛れもない事実であり、それを実践できるのは、職場で他労組組合員や組合未加入者と共に働いている国労組合員以外の何ものでもない。

一方で、各職場の現状は「退職以降の再雇用先への不安」「強まる労働条件改悪への危惧」や「労働組合の不要論」など一人ひとりの組合員がさまざまな不安にさらされている。加えて会社施策による各支社統廃合や職場統廃合により仲間の孤立化は一層進行してきていることも見逃せない。

しかし、これらの課題を克服して、JR社員はもとよりJRグループ・関連会社に働く仲間の労働条件を常に気遣い、職場オルグの展開や機関紙を活用しながら、隣りで働く仲間とも接し続ける中から、問題点の把握や改善をはかり、関連会社との労使協定の締結や青年部を再建するまでに至る成果も報告されている。

「今の労働条件を改善したい」「少しでも良い労働条件で働きたい」との思いは、学歴や年齢、所属組合を問わず、職場で働く限り誰もが望んでいるだけに、労働条件改善をはじめとした地道な国労運動の積み重ねは、他労組・未加入者の心さえ動かし、今は加入に至らなくとも国労への信頼や共感へと結びけていることに改めて自信をもち、取り組みを強めていかなければならない。

同時に、コロナ禍を口実とする労働条件の切り下げは生活や権利・健康までも奪う実態が常態化しているだけに、改めて「労働者のモノの見方・考え方」をどう継承していくのかが問われている。

この間、本部も「次世代の育成」に重点を置き、あらゆる場を活用して「学習の場の提供」を行い、次世代組合員への召集を呼びかけ、「国労フクシマ交流」「中央労働学校」「組織拡大経験交流集会」を開催するなど取り組みを強めてきた。同時に新たな仲間を迎え入れるため新入社員対策へのホームページの活用など強めながら次世代へ「組織・運動・財政」を継承するための態勢の確立に向けて、全機関が一丸となって取り組みを進めていくことが重要である。

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一貫して職場からの闘いを粘り強く構築してきた。JRが発足して35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いるなかで、本部は「国労の課題と方向性」(5年ビジョン)を提起した。2023年度に国鉄世代のほとんどが退職時期を迎え、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、厳しい組織状況を直視したうえで組織整備をはじめ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、要員削減と効率化を進め、グループ会社への委託化や多角経営を行いながら、グループ企業化をめざしている。国鉄世代が大量退職を迎える中で急激な世代交代が余儀なくされ、現場では技術継承が大きな課題となっている。これは鉄道の問題に直結するものであり、JR世代への技術継承は各社ともに重要な課題となっている。

こうした情勢のもとで労働組合の果たす役割は大変重要であり、経営の根幹である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。

本部は第90回定期全国大会において、2012年度発した「闘争指令第1号」の総括を行い、新たな組織強化・拡大に向けた具体的運動の展開として「闘争指示第7号」を発出し、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名の拡大を目標とした。そうした中、新たな仲間を迎え入れ、組織の活性化に結びつけているが、その一方で退職者が増加していることから、組織の現状は年々厳しさを増している。

JR東日本においては、2018年春闘時のJR東労組の分裂以降、職場では「社友会」が組織されており、社員の約8割が組合未加入となっている現状がある。

今後の国労運動を展望したとき、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。厳しい状況を打破するためには組織拡大しかなく、必須の課題である。本部は、組織拡大対策会議を開催し、各エリアにおける成果や課題について議論を行うと共に、組織強化・拡大に向けた具体的な運動について第1ゾーンの間接総括を行うとともに更なる運動の強化を提起してきた。

引き続き、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他労組組合員や組合未加入者を巻き込み、労働組合の必

要性について呼びかけ、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、取り組みを強化する。

第2の課題は、鉄道の安全・安定輸送を求める闘いである。

JR北海道・四国・貨物に対する支援については、改正国鉄債務処理法が成立し支援が継続されることとなったが、JR北海道や四国会社にはさらなるコスト削減をはじめとした経営努力が求められている。

JR北海道は2016年11月に「JR単独では維持が困難な路線」を公表し関係自治体との協議が続いているが、一部路線では廃線やバス転換となっている。

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、懇談会が設置されて協議が行われている。JR貨物では「貨物調整金」制度が適用されているが、各社への財政負担の軽減など、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。

こうしたなか、2021年度においても、JR各社は新型コロナウイルス感染症拡大により大幅な減収となった。しかし、減収を理由に鉄道会社の最大の責務である安全を疎かにすることはできない。安全輸送なくしてJRの健全経営は成り立たず、JR各社は改めて公共輸送機関としての鉄道会社の社会的責任を自覚しなければならない。そのためにも、国労は安全・安定輸送確立に向けた対策とJR・グループ会社で働く労働者が安心して働き続けられる労働条件・労働環境の改善を求めて引き続き闘いを強化していく。

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。

安倍・菅政権では「政治とカネ」の疑惑、公文書の隠蔽・改ざん・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。また沖縄・辺野古新基地建設では軟弱地盤を埋め立てる政府の計画に対し沖縄県が不承認の判断を下したなかで、民意を無視し土砂投入を強行している。

岸田首相は憲法改正について「大きなテーマ」と述べており「敵基地攻撃能力」保有や、「緊急事態条項」導入などの危険な議論も進めている。

それだけに7月に行われる参議院議員選挙結果を踏まえて立憲野党を中心に、岸田政権の暴走を止め、平和憲法を守るために、さらに平和フォーラム・平和運動センター等との行動を一段と強化し、共闘組織やナショナルセンターとの連携も強めていかななくてはならない。

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76年の歴史と伝統によって培った多くの仲間の負託に応え、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、分会活動の活性化から機関運動の強化を図り、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) 2023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、衆議院選挙をはじめ各種選挙闘争等の政治闘争を全力で闘い抜く。
- (6) 各地における震災の復旧・復興と被災者支援に連帯した取り組みに全力をあげる。

IV. 闘いの目標

1. 賃金引き上げ、賃金制度改善の闘い

- ① 2023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・恒常化
- ④ モーダルシフトの推進、JR貨物の経営改善・経営安定化を図るダイヤ設定とアポイ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・活性化施策と持続的支援措置の確立

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 2023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) 国鉄分割・民営化から35年が経過し、都市間を結ぶ幹線交通、人々の暮らしを支える地域の足、日本の暮らしと経済を支える物流の担い手として、JR各社の役割は益々重要になっている。一方、高齢化社会の進行、人口減少の中で、鉄道の利用者も減少し、自然災害による甚大な被害の拡大も相まって、地方鉄道を中心に巻き込む状況は一段と厳しさを増している。「第2次交通政策基本計画」では、「新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要が更に減少しており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が起きかねない」と指摘するなど危機的な状況である。これを裏付けるかのように、JR各社は赤字路線の収支を公表し波紋を呼んでいる。地域住民が、いつでもどこでも自由に安全に移動することは、憲法で保障された健康で文化的な生活を営む上で欠かせないものであり、移動する権利や交通弱者の日常生活に支障をきたしてはならない。さらには、公共交通としての最大の使命である安全輸送において、重大な事故や輸送障害も相次いで発生していることから、これらの諸問題や社会経済情勢の変化に伴い、鉄道の持つ重要な役割を改めて位置付け、安全と公共性の確保を求めていくことが問われている。

医療現場で働く組合員は、劣悪な労働環境の下で責務を全うしているが、エッセンシャルワーカーとして昼夜を分かたず職場第一線で奮闘している仲間の思いとは裏腹に新型コロナウイルス感染症に関連した各社の動向は、利益を優先する姿勢が垣間見える。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ている。会社発足後、最大の苦難に立ち向かう上で、大幅な収入減により合理化・効率化を推進し、コスト削減に躍起になっている現状を踏まえ、「労使対等の原則」に則り、会社に対し真摯な対応を求めていくと同時に、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。

(2) 安全・安定輸送の確立には、必要な要員と充実した労働環境の確保、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。この間、多くの利用者の命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。

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行っている。国労は、公共交通機関に求められる安全・安定輸送、安心なサービスを提供するために相応しい労働条件や技術継承・教育の充実などを求めて、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にする。また、ホームドアやホーム要員、駅無人化の問題など、JR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引き続き取り組みを継続し、安全・安定輸送を守るため奮闘しなければならない。

- (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、高度プロフェッショ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。「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ている。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、雇用破壊法ともいべき改悪が行われた。JR 職場・関連職場に、これらの制度を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・遠距離通勤の解消するなど、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 貨物における社員犠牲の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、「with コロナ」「アフターコロナ」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 旧国鉄・JR大井工場アスベスト裁判について、国労全体の課題として位置付け動向を注視していく。
- (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、国・地方自治体への要請、地域における「利用者の会」「存続させる会」「地域協議会」等との連携を強め、積極的に関わっていく。

- ② JR三島・貨物会社の構造矛盾解消に向けて、「JR三島・貨物の維持・活性化にむけて—私たちの提言—」を活用し、国および政党や議員への働きかけを強化し、恒久的な支援策を確立させる運動や、関係機関との連携を図り、引き続き取り組みを強化していく。また、地球環境に優れた鉄道貨物輸送の優位性を踏まえ、モーダルシフト推進の取り組みを行う。
- ③ 新幹線建設にともなう並行在来線の廃止、第三セクター化については、「並行在来線の維持・活性化に向けて—私たちの提言—」を活用し、中央・地方での運動の意思統一や意見交換、学習会などを開催し、国・地方自治体への要請、関係機関との連携を図り、国民の足を守る運動を具体化させていくこととする。整備新幹線3区間をめぐっては、「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7年余りが経過しているが、3兆円にも及ぶ財政投融資が行われただけに、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

国労は組合員・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」、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。新型コロナウイルス感染症の終息が見えない中で、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こととする。

「コロナ関連対策」については、各社の動向や対応などが異なっていることから、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い、機関紙やSNSを通じた相談や対応も行っていく。

2. 2023年春闘の闘い

- (1) 2022年春闘は、引き続き新型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で闘われた。

(2) J R各社の回答は全社ともに定期昇給については完全実施となり、J R北海道が21年ぶりのベア500円、J R貨物は定率、基本給の0.1%（平均300円）のベア回答となった。その他の会社についてはベアゼロの回答となった。

(3) 2022年春闘では、全組合員が参加する「職場からの春闘」をめざし、地域春闘の構築とJ Rの構造矛盾の改善を求める取り組みに全力をあげてきた。2023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。新型コロナウイルスの感染拡大により、各社で経営に大きく影響があるが、労働者の立場に立った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課題と併せて地域の仲間と共に闘うこととする。

(4) 2023年春闘の具体的方針については、拡大中央委員会で確立することとし、J Rグループ全体の賃金・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。

(5) 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 要求については、拡大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 岸田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 ストライキ態勢の確立をはじめ、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っている。また、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各社の頑なな姿勢の中、憲法・労組法の適用が「制限」された内容となっている。

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JR二島・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、2022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. JR健保・年金等の改善に向けて

- (1) JR健康保険組合の現状と保険料率問題について（別途）

(2) 安全・安心の社会保障制度の確立にむけて

岸田政権は、安倍・菅政権の全世代に耐えがたい痛みを押し付ける社会保障改悪を引き継ぎ、4月から2年連続となる0.4%（昨年0.1%）の公的年金額の削減を強行した。同時に、75歳以上の高齢者の医療費窓口負担2割（現行原則1割）を10月から実施するとともに、児童扶養手当や特別障害給付金、被爆者の健康管理手当などの引き下げを狙っている。さらに、雇用保険法改定では、国庫負担を引き下げる（原則25%から2.5%）一方、労使が負担する雇用保険料を引き上げ（労0.3%～0.5%、使0.6%～0.85%）を強行した。

こうした一連の給付減・負担増は、憲法25条で保障された生存権をこれまで以上に脅かすと同時に、政治の責任を放棄し、自己責任を押しつけるものである。

政府は「高齢化で社会保障の費用が増え、財政を圧迫している」「社会保障を維持するために消費税増税が必要だ」と社会保障削減と消費税増税を繰り返しながら、新自由主義を推進する中、大企業の内部留保と富裕層の資産、年収200万円以下のワーキングプア（働く貧困層）が増大し、貧困と格差が拡大した。

岸田首相が言明していた「金融所得課税の強化」をはじめ、大企業や富裕層への「優遇制度」を止め、大型開発や毎年拡大している軍事費の削減、非正規雇用から正規雇用に転換させることなどで保険料収入を増やし、社会保障を充実させ、労働者・国民生活の底上げを図らなければならない。

国労は、安全・安心の医療・介護・年金・制度の確立に向けて、消費税増税や社会保険料の負担増に反対し、憲法25条に基づく社会保障制度の確立に向けて、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

8年間に及ぶ「闘争指令第1号」の総括を踏まえ、昨年度から新たな取り組みとして進めてきた「組織強化・拡大に向けた具体的運動の展開」について、その総括を行う中から、今後の具体的な行動の展開と目標の達成に向けて全力をあげなければならない。

そのためにも、組織の現状を直視しつつ、各級機関における労働条件改善をはじめとした日常活動など地道な運動の積み上げの中から、国労への信頼を勝ち取り、組織強化・拡大を実現していくことが重要である。

しかし、一方では、新型コロナウイルス感染症の影響は、JR各社及びJRグループ・関連会社の経営状況にも大きく波及し、感染拡大が依然として続く中、それに伴うJR各社の事業計画の見直しや効率化に関わる諸施策が今

まで以上に加速していくことが想定され、各職場では組合員はもとより他労組組合員や未加入者からも多くの不平や不満、悩みが噴出している。

こうした声を丁寧に拾い上げ、会社に対して粘り強く改善を迫る労働条件改善の取り組みを強めなければならない。

同時に、新型コロナウイルス感染症の拡大により、新入社員対策行動や拡大対象者へのオルグ等も大きく制約を受ける中で、今後の新入社員対策も職場配属後の取り組みへと力点を移さざるを得ないだけに、職場末端である分会運動の活性化がより一層求められており、全組合員が組織拡大を意識した全機関への取り組みへと押し上げていくことが重要になっている。

国労運動を他労組組合員や未加入者に広く理解を得るためにも、各エリア・地方でのホームページやSNSの活用が強められる中、本部もそこに学び、ホームページの充実化を一層はかるとともに、今後を見据えた次世代への運動の継承に向け、引き続き、「次世代の育成」を意識した学習と交流の場を取り組んでいく。

これらを踏まえ、全機関が一丸となって「組織の強化・拡大」に向けた意思統一を行い、加入対象者への働きかけを積極的かつ継続的に行う中から、これまでの課題の克服と全組合員の目的意識化の確立、分会機能と機関運動の活性化に向けた取り組みを強め、組織強化・拡大をあらゆる闘いの集約点としながら取り組みを強めていく。

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、「組織強化・拡大対策会議」を設置し、「組織強化・拡大の具体的運動の展開」の意義を深め、意思統一を行うため、本部は全国オルグの要請に積極的に応える。
- ③ 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 本部は、統一ゾーンと連動し、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運動を展開していく。
- 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・女性部との連携とともに、家族会とも意思統一の場を設け、組織対策を強化するとともに、次世代の育成についての取り組みを強化していく。
- ⑦ 引き続き、関連労働者の組織化に取り組むとともに、関連労働者の待遇改善等を求める団体交渉等を強化に向け、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

改めて今年度についても運動展開のゾーンを設定し、第92回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 2023年1月末に招集を予定している第193回拡大中央委員会までを第一ゾーンとする。
- ② 第193回拡大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。2023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」で組織拡大の経験を中間総括し、拡大の流れを加速させ、勢いを増すための意志統一をはかる。
- ④ 6月から第92回定期全国大会までの期間を第三ゾーンと位置づけ、安全・安定輸送確立、夏季手当獲得、職場要求実現、さらには国民的課題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、J R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 J R採用の組合員との連携や、新入社員への国労加入を独自に呼びかけ、組織拡大の取り組みを強化する。
- ② 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。
- ③ 労働条件の改善に向け、職場からの闘いを強化する。
- ④ 関連会社における青年労働者の組織化に向け引き続き努力する。
- ⑤ 「青年・女性・家族行動委員会」を中心とした、女性部・家族会との交流・共同行動を進めていく。
- ⑥ 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2月には「青年・女性・家族中央総行動」をオンライン併用で開催し、学習と交流によって団結を深めてきた。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り、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 新型コロナウイルス感染拡大のもと、医療現場で働く仲間の命と健康を守り、労働条件や労働環境の改善に向けて全力で取り組みを強化する。
- ④ 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。
- ⑤ 「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
- ⑥ 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。

家族会の活動について（別途）

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視点からも、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、契約促進運動に取り組む。また、こくみん共済COOPへの契約移転にあたって、組合員に不利益が生じないよう取り組みを強めていく。

鉄道退職者の会との連携について

これまで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きた。

この間、退職者を取り巻く動向は、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努力義務とされ、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一方で、現職の60歳定年以降の再雇用だけでは退職後の生活資金が確保できず、65歳以上の再々雇用でさらに働き続けなければならない厳しい現実もある。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し、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

毎年取り組んでいる賃金・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に向けた闘いの基礎となるなど大きな役割を果たしてきた。

この間、組織が減少する中、全体の回収率を上げることや他労組を視野に入れることを重視し、昨年度に続き記述項目を簡素化したアンケートに取り組む中で、九州本部、水戸・千葉・新幹線・北陸地方本部及び徳島地区本部では、前年度の集約を上回った。同時に少なくない機関で他労組から集約し、意見・要望の項目では、賃金・労働条件について改善を求める声が出されるなど、所属組合を超えて、不平・不満が高まっていることが明らかになった。その一方で、簡素化され、労働者の詳細な実態が掴みにくいなどの意見が寄せられている。

今後、様々な意見を踏まえ、賃金・生活実態調査を進めるとともに、意義・目的について、各級機関との意志統一を図り、集約数を高め多くの労働者の実態を把握し、運動に活かすことが求められる。

コロナ感染がJR各社においても拡大しているが、公共交通で働く労働者は、コロナ禍でも労働せざるを得ないことから、安全衛生の確立と生活保障が重要になっている。この間、実態調査も取り組み、会社によって賃金補償も異なっているが、引き続き、感染防止対策の徹底とともに、感染や濃厚接触などコロナ関連については、賃金100%補償を勝ち取る闘いが重要になっている。

この間取り組んできた職場総点検運動や利用者アンケートなど職場内外での調査活動が、団体交渉や運輸局要請行動における要求・要望の柱のひとつになるなど、安全・安心な鉄道の構築に向け役割を果たしてきた。コロナ感染拡大による赤字・減収を口実に、より一層の労働者・利用者犠牲が進められる中、労働条件の改善と安全輸送の確立、公共交通の再生に向けて以下の通り調査・点検活動を進める。

具体的には

- (1) 本部及び各エリア本部は、「安全総点検」運動等を取り組み、要求の作成や団体交渉に取り組んでいるが、引き続き要求実現と職場活動の活性化に向けて調査・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、2023 年春闘に向けて全組合員参加の取り組みとして実施する。
- (3) 安全問題や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引き続き取り組む。
- (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

JR職場では、AIやIoTを導入した人を介さない効率化施策や委託化が押し進められ、「仕事第一」といった雰囲気が作られている。

こうしたなかで、平和を求め、安全で安心して働き続け、暮らせる社会を作るためにも、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、インターネットの普及が進み、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とする。

具体的には、

- (1) 労働者教育に向けた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) 組合員が関心を持ち、組合員以外へのアピールも含めたホームページの作成やSNSの活用に向け努力する。

8. 共闘運動の前進をめざして

この間、政府は憲法解釈を変更して集団的自衛権の行使を容認、安保法制を強行成立させた。そして、岸田政権となっても防衛費を拡大し、2022 年度予算では 10 年連続の増加で補正予算と合わせ過去最大の 6 兆円越えとなるなど、軍事大国化の道を突き進もうとしている。

こうしたなか、東京電力福島第一原子力発電所で増え続ける「処理水」を海洋放出

する計画について、県民をはじめ地元漁業関係者の合意すらできていないにも関わらず、原子力規制委員会は5月18日の会合で、安全上の問題はないとして、審査結果をまとめた審査書案を了承した。

国労は昨年11月27日～28日に9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、参加した多くのJR採用組合員とともに原発立地のエリア・地方本部からの書面による報告を受けながら、現在も収束しない原発事故の現状と現実を知り、「核と人類は共存できない」ことを確認した。事故を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だけに、今年度も当該地方本部や原発立地エリア・地方本部の協力を得て地域や共闘と連携しながら、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進めていく。

国労は、職場における闘いを基本としながら、企業・産別を超えて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の全力をあげてきた。

これまでも交運労協に結集し、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あり、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11年が経過した。2月時点での東日本大震災による福島県全体の避難者は約3.3万人（ピーク時は2012年5月の約16.5万人）とな

っている。

被災地域ではさまざまな復旧・復興の取り組みが進められている一方、運転開始から40年を超えるいわゆる老朽化した原発の再稼働問題について政府が掲げる2030年度の電源構成に占める原発割合20~22%の目標を達成するためには、多くの老朽原発の運転延期を前提にしない限り、政府目標を達成することは不可能となっている。

一方、2022年度予算案の防衛費関係は、2021年度補正予算7,738億円と合わせ6兆1,743億円と10年連続で増加し、過去最高を更新した。安倍政権下で、閣議決定によるこれまで違憲としてきた集団的自衛権の行使容認と、そのことを基本とした安保法制（戦争法）が成立したことにより、「専守防衛」のあり方が形骸化された。

また、米軍普天間基地の返還合意から25年が経過し、2014年2月に日本政府が沖縄県に「5年以内の運用停止」を約束してから8年が過ぎた。沖縄の基地負担軽減といいながら、日米共同訓練の増加に伴い、訓練に伴う重大事故や米軍関係者による暴力事件が多発しつづけている。

憲法施行から75年を迎えた5月3日、有明防災公園において5.3憲法集会が1万5千人の参加者のもと開催された。戦後77年、平和と民主主義、平和憲法が重大な危機を迎えているだけに、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ねばならない。

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・平和運動にも積極的に参加することとする。また今年も被対協カンパは、組合員一人200円を目標に取り組み、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、組合員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。

ロシアによるウクライナへの軍事侵攻では、ウクライナ全土に戦火が広がり多くの一般市民とともに交通運輸労働者がミサイル攻撃などの犠牲となっている。この事態を受けて I T F も、ウクライナからのロシア軍の撤退と即時停戦を求め、ウクライナにおける I T F 加盟組合に対し、ウクライナの労働者と国民への支援を表明する連帯のメッセージを出した。ロシアは軍事同盟である北大西洋条約機構 (NATO) の拡大や、ウクライナ東部のロシア計住民に対する迫害を軍事侵攻の口実に行っているが、いかなる理由があろうとも、断じて許すことができない蛮行である。

今後とも I T F とともにウクライナの加盟組合との国際連帯を強め、抗議と即時撤退、平和的解決の声をあげることが必要である。

国労も世界の労働者に向けられたさまざまな弾圧や抑圧を跳ね返し、「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

昨年 10 月 31 日に行われた衆議院選挙で、岸田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」の議席を獲得した。一方、野党第一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小選挙区で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あらたな指標を示したといえる。しかし自公連立政権は計 293 議席で前回より議席を減らしたものの、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す結果となった。

岸田首相は憲法改正について「大きなテーマ」とし第 208 回通常国会の施政方針演説において、改憲について国民の機運醸成にむけ、積極的な議論が行われること

を期待すると述べると共に、「敵基攻撃能力」を含め、あらゆる選択肢を排除せずに検討するとし、防衛力の強化についても言及している。またロシアのウクライナ侵攻について、軍拡や改憲への機運へつなげようとする動きもあり、岸田政権においてもさらなる軍備増強や武器輸出の拡大をめざそうとしている。安倍元首相は、アメリカの核兵器を国内に配備し共同運用する「核シェアリング」の導入を検討すべきと発言し、自民党や維新の会などの国会議員がこれに呼応する動きがある。岸田首相は政府として検討は否定したが、「国民的議論があるべき、安全保障の議論は行われるべきと一般論として考えている」と述べて自民党内での議論を容認している。そうした状況の中において、憲法審査会では、改憲勢力の自民・公明に加え、日本維新の会・国民民主党も「憲法審査会を毎週開催し議論を進めるべき」「憲法審査会に分科会を設置すべき」と主張し、改憲に前向きな姿勢をより鮮明にしている。

それだけに、参議院選挙結果を踏まえながら、改憲勢力が圧倒的多数を占める衆議院での現実を直視した取り組みが必要となる。現在の社会状況を踏まえながら、引き続き、反戦・平和・憲法擁護・民主主義擁護の立場から、連帯・共闘を強め、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（別途）

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ている。

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 (別途)

全国貨物協議会

国鉄清算事業協議会

ソフトバンク協議会

自動車協議会

VII. 財政の確立

2022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. 2022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10月末を目途に大会を終了し、機関整備を図る。
4. 組織の強化・拡大を図る。
5. 安全・安定輸送確立に向けた闘いを継続・強化する。
6. 期末手当・労働協約など秋季年末闘争に全力をあげる。
7. 職場の民主化、健全な労使関係を確立する闘いに全力をあげる。
8. 中央闘争委員会を設置する。
9. 中央委員会は、〇月に開催する。