

2023年1月28日
新橋交通ビル

第193回拡大中央委員会議題 「当面の闘争方針（案）」

第193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！
- ◆ 2023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

I. 情勢

1. 国内外の情勢
2. J Rを取り巻く情勢

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
 - (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
 - (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
2. 2023年春闘
3. 期末手当（夏季・年末）の取り組み
4. 組織強化・拡大の闘いと事業活動の強化
5. 平和と民主主義を守る闘い

III. 闘いの展開

はじめに

国労は第 91 回定期全国大会を、昨年 7 月 28 日から 29 日に新型コロナウイルス感染拡大の影響により、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、コロナ禍の中においても J R 各社の安全・安定輸送の確立と労働条件改善の取り組みを強化しながら、憲法改悪を許さず、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 月から長期間にわたり続いている新型コロナウイルス感染症によって、移動や外出の制限、在宅勤務やテレワーク等が広がり、私たちの生活や働き方に大きな変化や制限がある中、日夜、感染のリスク・不安と闘っている医療現場の仲間をはじめとして、全組合員がエッセンシャルワーカーとして公共交通の安全・安定輸送の確保に取り組んできた。

J R が発足して 36 年目を迎えるが、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 J R と J R グループで働く仲間を数多く迎え入れてきたが、時代の変遷と共に国労組織を取り巻く情勢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 3 年が経過した。第 91 回定期全国大会で中間総括を行うと共に、今後の展望についても明らかにしながら運動を強化し進めてきた。特に組織拡大においては、大会以降、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。また拡大を勝ち取れなかった機関においても、拡大行動の運動によって機関運動が強化されるなど、成果の報告もある。引き続き、組織の強化・拡大の取り組みに全機関で取り組む中で、国労が職場の中心となり、運動を次世代に引き継ぐため、国労運動の柱である職場からの闘いを国労総体で実践していくことが不可欠である。

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。その 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中間総括をまとめ、新たな組織強化・拡大に向けた運動を提起した。

新たに提起した「組織強化・拡大に向けた具体的な運動の展開」では、到達目標として、エリア・地方本毎に確実に 1 名の拡大を勝ち取り、全国で 50 名の拡大を目標としながら組織拡大運動に取り組むことを意思統一している。

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世話役活動など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。

ローカル線など公共交通としての鉄道ネットワークの維持については、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、留萌本線についても廃止することで合意に至っている。

JR北海道・JR四国及びJR貨物に対する支援策については継続されているが、一方でJR各社に対しては、人件費やコスト削減などみずからの経営努力が求められるなど予断を許さない状況にある。

国土交通省から、「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」による「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道のあり方に関する提言」や「今後の貨物物流の在り方に関する検討委員会」中間とりまとめなどが相次いで出された。

採算性や廃止もしくはバス転換ありきといった議論ではなく、公共交通としての役割を含め、鉄道ネットワークの維持と他の公共交通との連携などを含め持続的なネットワークの構築が求められていることはいうまでもない。

近年、大規模災害が全国各地で発生し、被災した鉄道の復旧の見通しが立たず、経営にも悪影響を与える一方で長期間にわたって沿線住民の生活に支障が生じる事態が起きている。こうした問題は、JRの構造矛盾に起因するものであり、国労としてインフラ設備の強靱化への支援策や老朽化対策など、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。

JR各社では、新型コロナウイルスの感染拡大の影響から大幅に収入が減る中において、鉄道輸送に対する省人化など、より一層のコスト削減が進められることが想定されるが、安全・安定輸送の観点からも職場実態を検証し、関連・グループ会社も含めた労働条件改善、安全への投資について、着実な取り組みを強化していかなければならない。

国労は、2022春闘の闘いについて、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けながらも、全国統一闘争として、中央総決起集会をリモート併用し、全国をつないで、組合員の意思統一を行いながら、統一行動を開催した。JR北海道での21年ぶりのベア獲得やJR貨物におけるベア獲得などの成果はあったが、結果は総じて厳しい回答となった。

こうしたことから、2023年春闘を闘うにあたり2022年春闘の総括から、さらに全組合員参加の取り組みを追求しながら、闘いを強化する。

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、他労組、労組未加入者、グループ・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、厳しい労働環境下にあいながらも地域で闘う仲間と連帯し、岸田政権が進める憲法改悪・大軍拡・増税路線に反対する闘いと結合しながら、全組

合員が職場から行動を実践する春闘を構築する。

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、鉄道政策に関する各種提言に関する取り組みと安全・安定輸送確立に向けた闘いを強化する。

岸田内閣は、改憲について「できる限り早く発議にいたる取り組みを進める」と表明し、「与野党全体で一層活発な議論を強く期待する」としている。防衛費拡大による軍備拡大や安全保障関連3文書の閣議決定など、国民的な議論もないうまま、閣議決定のみで一方的に決めるなどその政治手法に大きな危惧を持たざるを得ない。

岸田首相は、「成長と分配の好循環」の具体化をはかるため、物価上昇に負けない賃上げ実現を労使に要請して官製春闘を主導しようとしているが、安倍元首相の国葬儀や旧統一教会との根強い癒着関係をめぐるとの対応、不祥事や失言などによる相次ぐ閣僚の辞任により求心力を失い、内閣支持率は低迷している。

物価上昇が止まらない中において、防衛費の増額や増税に舵を切って、国民生活をないがしろにし、軍備拡大など戦争ができる国づくりに向けた改憲を目論む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、今春に実施される統一地方自治体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。

長期間のコロナ禍の中で、2023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、次世代の仲間に国労運動を発展・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、「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。累計感染者は世界で 660,139,714 人、死者は 6,689,442 人（2022 年 12 月 31 日現在）に達している。中国では昨年 11 月、ゼロコロナ政策に反発する若者たちの抗議デモが起き、政府が一貫して取り続けた厳格なゼロコロナ政策を 12 月 7 日に大転換した。移動禁止など厳格な規制に反発する若者たちの抗議デモが、反体制運動に発展するのを警戒した政策転換だった。3 期目をスタートした習近平政権に重くのしかかる課題になる。

一方、感染対策を緩和した後も各地で感染が急拡大し、日本人が最も多く暮らす上海や、日系企業が進出している湖北省や重慶などで感染がピークを迎えている。首都・北京や天津などではすでにピークが過ぎたとしているが、具体的な感染者の人数や今後の感染拡大の見通しなどについては明らかになっていない。こうした動きに米政府は昨年末、中国からの入国者に対して新型コロナウイルスをめぐる入国要件を厳格化し、陰性証明の提示を新たに求める方針を明らかにした。日本においても政府は 12 月 30 日から、中国からの入国者を対象に入国時の検査を実施するなど、臨時的な水際措置を取り、到着する空港を、成田空港、羽田空港、関西空港、中部空港の 4 つに限定し、増便を行わないよう航空会社に要請した。

(2) 昨年 2 月 24 日に開始されたロシアによるウクライナへの侵攻は、現在も続いている。各地でロシア軍とウクライナ軍が戦闘を続け、大勢の市民が国外へ避難しているが、停戦の見通しは立たず、その影響は二国間だけでなく、世界に及んでいる。戦争が長期化する中で、両国による攻撃や制裁によるエネルギーや食料面への影響が全世界に及んでおり、ロシアへのエネルギー依存度が高い欧米諸国は需給が逼迫している。厳冬のフィンランドでは、街灯さえもが危ぶまれたが、欧州諸国はロシアから米国、中東といった資源の供給源の転換を図っているものの、一筋縄ではいかない状況が続いている。影響は日本も例外ではなく、電力逼迫、電力料金の値上げは現在進行形の問題であり、エネルギー供給の見直しが求められる。食料生産に必要な肥料においても、三要素の一つである塩化カリは 4 分の 1 をロシアとベラルーシか

ら輸入していたため、高騰が懸念され続け、燃料費の高騰が水産業へも影響を及ぼした。

(3) 昨年 11 月の米中間選挙で、連邦議会下院の全議席が確定した。野党・共和党は過半数を奪還したものの、与党・民主党との差は 9 議席にとどまった。下院（定数 435）は共和が 222 議席で 4 年ぶりに過半数を確保し、民主が 213 議席となったが、上院（定数 100）は民主が多数派を維持した。この結果、2023 年 1 月に始まる新議会は上下両院で多数派が異なる「ねじれ議会」になる。ただ新年早々には下院議長選挙で紛糾するなど、トランプ前大統領を支持する共和の保守強硬派の影響力が強まる可能性がある。2024 年大統領選をにらむ与野党が内向き志向に傾けば、国際秩序は不安定になりかねない。2 年後の大統領選に向けて与野党の対決色が強まる公算が大きく、バイデン政権がめざす政策の実行力が弱まるおそれがある。

(4) 世界経済活動は広範にわたり、かつ当初予想より大幅に鈍化している。物価は数年ぶりの高水準を上回り、生活費の危機や、大半の地域で見られる金融環境の引き締め、ロシアのウクライナ侵攻、長引く新型コロナウイルスのパンデミックなど、すべての要因が経済見通しに重くのしかかっている。世界経済の成長率は、2021 年の 6.0%から 2022 年は 3.2%、2023 年は 2.7%へ鈍化する見込みである。世界金融危機と新型コロナのパンデミックが深刻だった一時期を除いて、2001 年以降で最も弱い成長の推移となる。世界のインフレ率は、2021 年の 4.7%から 2022 年には 8.8%に上昇する見込みで、2023 年には 6.5%、2024 年には 4.1%に減速すると予想されている。金融政策は、物価の安定を取り戻すこと、財政政策は、金融政策と一致するよう十分に引き締まったスタンスを保ち、生活費の圧力を和らげることを目指すことが求められている。構造改革は、生産性を改善し供給網の制約を和らげることなど、多国間協力が不可欠となっている。

(5) 国内経済動向について内閣府が 12 月 21 日に発表した月例経済報告では、「経済の先行きについては、ウィズコロナの下で、各種政策の効果もあって、景気が持ち直していくことが期待される。ただし、世界的な金融引締め等が続く中、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっている。また、物価上昇、供給面での制約、金融資本市場の変動等の影響や中国における感染動向に十分注意する必要がある。」と指摘し、景気は緩やかに持ち直しているとした。経済産業省が 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 95.2 と前月比 0.1%低下した。景気減速への懸念から設備投資を先送りする動きが顕在化し、中国・欧米に加え、国内での需要減が響き、3 カ月連続で前月を下回った。

(6) 安倍晋三元首相が参議院選期間中の 7 月 8 日に銃撃により亡くなり、国内

だけでなく世界に衝撃を与えたが、これまでの要人警護の問題点が浮き彫りとなり、自民党と世界平和統一家庭連合（旧統一教会）との関係が指摘されるきっかけともなった。なかでも国内政局への影響は大きく、最大派閥の領袖を失った自民党は党内バランスを崩し、岸田文雄首相の政権運営の目算も狂った。岸田内閣は 2022 年後半に支持率が急落し、政権擁護の日経新聞の世論調査で、政権発足以降最も高かったのは 5 月の 66%で、ここから 7 カ月連続で下がり 12 月には 35%とほぼ半分になった。支持政党がない無党派層はピークだった 4 月の 46%から 16%へ 7 割近く下落した。支持率を押し上げてきた 60 歳以上の層でも 5 月（73%）から 12 月（38%）に半減し、下げ幅は 35 ポイントに達した。一方、岸田首相は、政治資金をめぐる問題などが明らかになっていた秋葉復興大臣を 12 月 27 日に事実上更迭した。2 か月で 4 人の閣僚が辞任する事態となり、厳しい政権運営を迫られている。

(7) この 1 年で政府の新型コロナ対策は大きく転換した。オミクロン株が広がった 2022 年初めからの「第 6 波」では亡くなる人も増えたが、それ以上に感染者数の増加が大きく、致死率や重症化率は以前と比べて低下し、これを受け昨年夏の「第 7 波」では、夏休み中で人の移動が活発になり、感染者数も連日過去最多を更新したものの緊急事態宣言やまん延防止等重点措置といった行動制限は行わず、濃厚接触者に求める待機期間が短縮された。そして 9 月からオミクロン株に対応したワクチン接種が開始されたことや海外で社会・経済活動の正常化の動きが進んでいることなどを踏まえ、感染者の全数把握を簡略化や、患者の療養期間の短縮、空港での水際対策の緩和など感染拡大防止と社会経済活動の両立を図る対策が打ち出された。さらにインフルエンザとの同時流行が懸念された「第 8 波」では、重症化リスクの低い人は自宅などによる抗原検査キットで検査を行い、陽性だった場合はオンラインや電話で受診するなど、医療機関の逼迫を避けるための対策が本格化し、感染拡大後初めて帰省や旅行について慎重な対応を求めるなどの呼びかけが行われない年末年始となった。国内の新型コロナウイルスの感染者数はオミクロン株の影響などで爆発的に増加し、昨年の感染者数は 12 月 28 日の時点でおおよそ 2,704 万人と、おおよそ 150 万人だった一昨年のおおよそ 18 倍、ワクチン接種が進んだこともありオミクロン株の感染拡大以降、重症化する割合や致死率は下がった一方で感染者数が爆発的に増加したことにより、死亡者が増加し、12 月 28 日時点では 37,843 人で、アルファ株やデルタ株が広がった一昨年 14,926 人のおおよそ 2.5 倍となった。

(8) 総務省が 12 月 27 日に発表した労働力調査によると、2022 年 11 月の完全失業率は 2.5%となり、完全失業者数は 165 万人。前年同月に比べ 18 万人の減少し 17 か月連続の減少となった。就業者数は 6,724 万人で前年同月に比べ 28 万人の増加で 4 か月連続の増加、雇用者数は 6,053 万人で前年同月に比べ 39 万人の増加となり、9 か月連続の増加となっている。正規の職員・従

業員数は 3,587 万人で前年同月に比べ 10 万人増加した。一方、非正規の職員・従業員数は 2,128 万人で前年同月に比べ 30 万人、10 か月連続の増加となっている。厚生労働省が 12 月 20 日に発表した雇用情勢調査によると、令和 4 年上半期（令和 4 年 1 月～6 月。以下同じ。）の入職者数は 4,758.7 千人、離職者数は 4,458.7 千人で、入職者数が離職者数を 300.0 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 2,912.1 千人、離職者数 2,533.5 千人で、入職者数が離職者数を 378.6 千人上回っている。パートタイム労働者は、入職者数 1,846.6 千人、離職者数 1,925.2 千人で、離職者数が入職者数を 78.6 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 9.3%、離職率は 8.7%で、0.6 ポイントの入職超過となった。前年同期と比べると、入職率が 0.7 ポイント、離職率が 0.6 ポイント上昇し、入職超過率は拡大した。性別にみると、男性の入職率が 8.1%、離職率が 7.8%、女性の入職率が 10.7%、離職率が 9.8%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 7.8%、離職率が 6.8%で入職超過となり、パートタイム労働者の入職率が 13.2%、離職率が 13.7%で離職超過となっている。前年同期と比べると、全ての区分で入職率、離職率ともに上昇した。

(9) 政府は 12 月 23 日、2023 年度当初予算案を閣議決定した。2023 年度の一般会計の総額は 114 兆 3,812 億円。22 年度当初予算から 6 兆 7,848 億円も増え、11 年連続で過去最大を更新した。これに対し、歳入の柱である税収は 69 兆 441 億円。法人税収などの増収を見込んだ結果、当初予算としては最大になるものの、歳出全体の 6 割程度しか賄えない。このため、23 年度も当初段階で国の借金に当たる国債を 35 兆 6,230 億円発行するなど国債頼りの厳しい財政状況に拍車がかかることになる。2023 年度当初予算の肥大化要因は、従来の当初予算とは決定的に違うと言われる。従来の当初予算の押し上げ要因は、歳出の 3 分の 1 を占める社会保障費の増大だった。少子高齢化に伴う自然増が避けられず、これが財政を圧迫し続けてきた。しかし、2023 年度はこれに防衛費の増額が重なる。防衛力強化を目指す岸田政権は、防衛費と関係費の総額を 27 年度に国内総生産（GDP）比 2%に引き上げる方針を掲げている。今後 5 年間で 43 兆円を防衛費に充てるとしており、従来に比べ計 17 兆円も積み増す必要がある。その初年度に当たる 2023 年度は、防衛費に過去最大となる 6 兆 8,219 億円を計上し、前年度当初比 1 兆 4,214 億円の増額となり、GDP 比は 2022 年度の 0.96%から 1.19%に拡大する計算となる。

さらに政府は、防衛費増額に対応するため、複数年度にわたって使える「防衛力強化資金」を新設。2023 年度は特別会計の剰余金や国有財産の売却などから 2023 年度の防衛費を除いた 3 兆 3806 億円を計上した。最大の問題は、防衛費増額の財源がいまだ不明確な上に、2022 年末の税制改正議論で、防衛費増額の財源に、法人税、所得税、たばこ税の増税で対応する方針を 2023 年度税制改正大綱で示したものの、引き上げ時期の明記は見送られたことに

ある。2023 年度以降の税制改正議論で増税に向けた道筋を具体化するというが、国民の反対は避けられない増税には自民党内などの反発が強く一筋縄ではいかず、新設の防衛力強化資金に充てた国有財産の売却なども、あくまで一時的な収入に過ぎず、安定財源とはとても言えない。しかも 27 年度までの 5 年間分の防衛費を決めただけで、その先の見通しは立っていない。

2. JR を取り巻く情勢

- (1) コロナ感染拡大から 3 年経ったが、「行動制限」の緩和などで、一定程度の鉄道利用者の回復が見込まれる一方、「コロナ前には戻らない」ともいわれている。

JR 北海道が 2016 年に「維持困難線区」を公表以降、JR 四国は線区別収支、JR 九州・西日本・東日本が輸送密度 2,000 人未満の線区を公表し、多くの線区で赤字となっている。昨年 7 月 25 日、国土交通省の「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」は、「JR 各社は、都市部や新幹線、関連事業の収益によって不採算部門を含めた鉄道ネットワークを維持することができなくなった」として、「輸送密度」1,000 人未満かつピーク時の 1 時間あたりの輸送人員が 500 人未満(2019 年度実績で 61 路線 100 区間)の線区について、地方路線の廃止・バス転換などにむけた JR と関係自治体との「協議会」を設置し、3 年で「結論」を得るなどとする提言を発表した。これに基づく法案が今次通常国会に提出される動きとなっている。このことは、国労が当初から指摘してきたように営利優先の民営化では、公共交通は維持できないことが改めて明らかになった証左でもあるが、国も認めざるを得ないほど深刻な事態となっている。

国土交通省は、「廃止ありき、存続ありきという前提を置かずに議論」としているが、斉藤国土交通大臣が「半分以上は残すことになるのではないかと述べるなど、裏を返せば半分近くが廃線になる危険性も指摘されている。

これまでも、地元自治体は、「廃線か負担増」が迫られ鉄道廃止・バス転換が進められてきたが、2018 年にバス転換された三江線では、2019 年には早くもバス路線の一部廃止が強行されたように、バスも赤字なら廃止が進み、住民の足が奪われてきた。今回の提言による『協議会方式』が形だけで、いわば受益者負担論のみが先行すれば、とどつまり廃線に追い込まれるか財政難が深刻化し、更なる地域の疲弊・衰退が懸念される。

1987 年の国鉄分割・民営化時に採算の取れない 45 路線が廃止、38 路線が第三セクター移管となり、存続した路線については、当時の政府・自民党が「事業の廃止は採算性そのものを判断基準にしない」(橋本龍太郎運輸大臣、1986 年 10 月 13 日国鉄改革特別委員会)、「ローカル線もなくなりません」(1986 年 5 月 22 日、自民党新聞広告)と「約束」してきた。あらためて「赤

字・黒字」を鉄道廃止の判断基準にするのではなく、交通権・移動する権利を保障するために、政府・JRに責任を求めていかなければならない。

(2) 近年、地球温暖化が原因ともいわれている豪雨、台風、猛暑、森林火災、干ばつ、海面上昇などが世界各地で発生し、鉄道も甚大な被害を受けている。

昨年10月1日、豪雨により不通になっていた只見線が11年ぶりに全線開通された。鉄道の復旧をめぐるっては、バス転換の説明会も行われたが、自治体、住民、「只見線愛好会」「JR只見線の復旧及び復興を支援する会」などは「只見線は、地域住民の生活路線や観光路線として欠かせない交通機関」との立場から全線復旧に向け、「只見線存続署名」や利用促進など様々な取り組みを進めた運動の成果である。

しかし、上下分離方式で地元負担が増大するとともに、輸送密度は2020年度、会津坂下～会津川口間で141人、只見～小出間で82人となるなど「廃止対象」として俎上に上がる1,000人未満をはるかに下回る状況となっている。

10月1日に行われた「只見線全線運転再開記念式典」において、JR東日本の深澤祐二社長は「地元の皆さんから愛される只見線を再び作りあげていきたい」と述べ、斉藤鉄夫国土交通大臣は「只見線の取り組みは、まさに先駆的な事例であり、全国の各地域の模範となるように、国土交通省としても引き続き、様々な形で応援をしてみたい」と述べた。この発言を守らせることが重要である。

JR東日本は、駅前開発など莫大な設備投資を行う一方、2022年8月の豪雨で被災し不通になっているJR津軽線蟹田～三厩間(28・8キロ)について、復旧費用が「少なくとも6億円かかる」として廃止を含めた協議を県、沿線自治体と来年1月にも始める意向を明らかにした。

「数十年に一度」とされる豪雨災害が毎年発生し、今後も自然災害による甚大な被害が懸念される中、国による公的助成制度の更なる拡充とあわせて、JRが地域公共交通としての社会的責務を果たすことが重要だが、カーボンニュートラルの観点からも、二酸化炭素排出量が他の輸送手段より圧倒的に少ない鉄道利用の促進が求められている。

(3) 国土交通省は、9月13日、鉄道における自動運転技術検討会にとりまとめを行った。この中で、運転士が乗務しない自動運転の検討が行われ、「①『運転免許』をもたない係員に列車の前頭に乗務させ緊急停止操作を行わせる。②緊急停止操作は行わず避難誘導等を行う係員を乗務させる。③係員を乗務させない無人化」などを検討している。しかし、ホームからの転落や急病人、様々なトラブルなど、人でなければ対応できないことが数多くあるとともに、安全や要員など問題が山積する中、学習と討議を深め運動と交渉を強化しなければならぬ。

(4) JR7社およびソフトバンクの2023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648億円(前年同期は506億円)、営業利益は△230億円(前年同期は△338億円)、経常利益は△32億円(前年同期は経常利益138億円)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△8億円(前年同期は中間純利益183億円)となったことを公表。なお、2022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1,304億円、連結営業利益は△621億円、親会社帰属の純利益は△226億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11,150億円(前年同期比27.0%増)、営業利益は667億円(前年同期は営業利益△1,158億円)、経常利益は395億円(前年同期は経常利益△1,362億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は271億円(前年同期は親会社株主に帰属する四半期純利益△1,452億円)と公表。また、通期の業績予想(連結)の主な指標は、営業収益2兆4530億円(2022年3月期実績1兆9,789億円)、営業利益1,530億円(前年度:1,539億円の赤字)、経常利益980億円(前年度:1,795億円の赤字)、当期純利益600億円(前年度:949億円の赤字)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6,341億円(前年同期比63.9%増)、経常利益は△1,362億円、親会社株主に帰属する第2四半期純利益は969億円と公表。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1兆3,320億円(対前年42.4%増)、営業利益2,790億円、経常利益2,080億円、親会社株主に帰属する当期純利益1,410億円と見通しを明らかにしている。

【西日本会社】

第2四半期(連結)決算において、営業収益が6,167億円(前年同期比41.2%増)、営業利益は338億円、経常利益は277億円、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645億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1兆3,090億円、営業利益300億円、経常利益135億円、当期純利益585億円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188億円(前年同期比45.1%増)、営業利益は△87億円(対前期35億円改善)、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(前期の経常利益1億円)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1億円(前期は中間純利益7億円)となったことを公表。また、2022年度の業績予想については、2023年3月期の連結決算の売上高は前期比33.2%増の415億円、経常利益は31億円改善し、△21億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1,701億円(前年同期比20.2%増)、営業利益は111億円(前年同期151億円)、EBITDAは252億円(前年同期164億円)、経常利益は118億円(前年同期128億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は120億円(前年同期140億円)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3,814億円(対前年518億円、11.5%増)、営業利益290億円(対前年250億円)、経常利益300億円(対前年207億円)、親会社に帰属する当期純利益266円(対前年133億円)で、緊急ハウステンボス株式の売却益(特別利益)を加味し上方修正している。

【貨物会社】

第2四半期(連結)決算における営業収益は、906億円(前年同期比0.1%増)、営業利益は△4億円(前年同期△12億円)、経常利益は△21億円(前年同期△13億円)、親会社株主に帰属する中間純利益は△23億円(前年同期△0億円)と公表。2022年3月期の業績予想(連結)は、営業収益1,948億円(前年同期比4.4%増)、営業利益22億円(対前年7億円)、経常利益15億円(対前年12億円)、親会社に帰属する当期純利益△10億円(対前年4億円)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、2兆8,085億円(対前期3.1%増)となり、営業利益は、723億円減益となり、4,985億円(対前期△12.7%)純利益については、2,716億円(対前期比△22.1%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2,371億円(対前期701億円減)ことを公表している。2022年度3月期の業績予想は、売上高5兆9,000億円、営業利益1兆500億円、親会社に帰属する純利益は5,400億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っている状況とともに、若年退職者の増加により、相対的に社員数が減少している、人手不足から技術継承が大きな問題となり、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たが、現在は若干の回復基調にある。

2022年3月連結決算では、JR北海道の営業収益は1,103億円（16億円減）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は、▲80億円となった。JR東日本の営業収益は1兆9,789億円（2,144億円増）となり、純損失は▲949億円（4,829億円増）、JR東海は営業収益9,531億円（1,116億円増）純損益▲519億円（1,496億円増）、JR西日本は営業収益1兆311億円（1110億円増）純損失▲1,131億円（1,199億円増）、JR四国は営業収益311億円（33億円増）純損失▲52億円（28億円増）、JR九州の営業収益は3,295億円（356億円増）純利益132億円（322億円増）、JR貨物は1,866億円（▲7億円）純損失▲14億円（14億円減）となった。

② JR北海道及び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、現在までに4区間が廃線やバス転換されている。さらに留萌本線（深川～留萌間）についても、石狩沼田～留萌間を2023年3月末、深川～石狩沼田間についても2026年3月に廃止することで合意されている。

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」「JR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」「JR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JR北海道は2019年4月に、2031年度の経営自立をめざした「JR北海道グループ長期経営ビジョン 未来2031」「JR北海道グループ中期経営計画」を発表した。『安全計画2023』においては、「鉄道の安全確保の前提条件である設備の健全性確保のため、老朽化した地上設備や車両の更新・修繕などを計画的に進めていきます。また、人口減少社会の進展を踏まえ、効率的で働きやすい作業環境を実現するため、省力化につながる設備投資を進めていく」としている。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にあることは明らかであり社員や利用者、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JR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JR四国に経営改善に向けた取り組み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ぶ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こと」などが挙げられている。これを受けてJR四国は2021年3月に、2031年度の経営自立を目指した「JR四国グループ長期経営ビジョン2030」「JR四国グループ中期経営計画2025」を発表した。

しかし、JR北海道とJR四国についてはすべての線区が赤字であり、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。JR北海道・JR四国の「JR二島特例」、JR貨物も含めた「承継特例」などについて延長が決定されたが、今後とも恒久的な支援策が求められる。

③ 国労の取り組み

このような現状の中で、JR北海道・四国・貨物会社の構造的な矛盾の解消などを踏まえ、昨年11月10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、長期化する新型コロナウイルス感染症のもとの鉄道事業の存続に向けた支援策の延長、拡大、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・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、有事における鉄道による軍事輸送など6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、雇用調整助成金の支給、危機対応融資など事業継続に向けた資金繰り支援、JR東日本、西日本、九州などについて、産業競争力強化法に基づく事業適応計画の認定を行い、会社の構造改革投資等への支援を行っている。さらに、全国旅行支援を開始したほか、鉄道事業者と観光事業者との連携により観光需要を喚起する取組に対する支援も実施している」「令和5年度税制改正要望としてJR各社が適用対象となっている税制特例(新車特例、地球温暖化対策のための税の還付措置、バリアフリー特例等)の延長等の要望している」「昨年3月に可決・成立した改正債務等処理法等に基づき、JR北海道には1,302億円、JR四国には1,025億円、JR貨物には138億円の支援を順次実施しているところであり、JR各社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けた取り組みを着実に推進していく」「鉄道路線の廃止については、鉄道事業が原則として民間ビジネスとして行われていることにかんがみ、鉄道事業法上、一年前までの届出制となっている。他方、完全民営化されたJR旅客会社については、JR会社法に基づく国土交通大臣の指針において、国鉄改革の経緯を踏まえ、新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項として、現に営業している路線の適切な維持のほか、路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を関係自治体等に対して十分に説明することが求められている」等の回答が示された。

各エリア本部からは、「新型コロナウイルス感染症により厳しい経営環境が続き、終息が見えない中での鉄道事業存続に向けた新たな支援策の創設、JR北海道・四国会社に対する恒久的な支援策の拡充を検討いただくこと。7月25日の『鉄道事業者と地域の共同による地域モビリティの刷新に関する検討会』における提言について、国(国交省)の進め方と関与について明確にし、協議会において鉄道を存続させることで合意した場合には国が財政面で支援してほしい」(北海道)「『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』の提言では、地方ローカル線の問題について「特定線区再構築協議会」を設けて事業者や自治体と対応を検討するとされていますが、事業者側が「廃止ありき」とならないよう監督官庁として指導していただくこと」(東日本)「『駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障がい当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会の中間とりまとめ』にもあり

ますが、JR東海では、今年6月1日から飯田線の一部の駅において、無人駅での乗務員による乗降のお手伝いを駅に設置する携帯スロープを用いて施行しています。地方部の駅は段差解消を含め課題は山積しており、駅設備等の改良についても指導や支援をいただくこと。」(東海)「北陸新幹線の開業によって経営分離された並行在来線では、厳しい経営状況が続いており、今後も事業の黒字化は見通せない状況にあります。さらには今後敦賀まで延伸されますが、並行する在来線は第三セクター会社に移管されると開業初年度から赤字と予測されています。並行在来線の維持・活性化に向けて国からの抜本的な支援・強化策を出していただき、JR会社にも安全運行と利便性向上に向けた支援策を講じるよう指導いただくこと。」(西日本)「JR四国は2031年の経営自立をめざしていますが、コロナ禍が追い打ちをかけて、四国では全ての路線が赤字になっています。会社は、省力化・省人化による生産性向上施策として無人駅やワンマン化の拡大を進めていますが、全駅の8割が無人駅でトイレや券売機、ホーム待合室なども撤去されています。持続可能な経営を確立するため、経営安定基金の追加的積み増しなどの助成措置や税制の三島特例の延長と恒久的な措置とあわせて自然災害等に対する鉄道軌道整備法の適用範囲の拡大を検討いただくこと。」(四国)「JR九州は完全民営化されましたが、長引くコロナ感染症の再拡大を受け、この間大幅な収入減となっています。加えて本州三社に比べ経営基盤が脆弱なために、厳しい経営を余儀なくされています。こうした実情のなかで、JR九州の安定経営に向けた助成策の継続を検討いただくこと。」(九州)「JR貨物に対する支援策として、老朽車両等の更新をはじめ、青函トンネルでの新幹線共用走行に伴う新型機関車の投入、長期債務の有利子債務の減少などJR貨物の経営に大きな改善をもたらしました。しかし、一方では貨物調整金の財源の現状は2030年度までが期限であり、その後は全額負担も含む検討素材となっています。「国鉄改革のスキーム」を基本とする「整備新幹線建設に伴う政府与党合意」の経過からも、住民の移動の足の確保や物流の全国ネットの維持に向け、貨物調整金の恒久的な財源確保をお願いしたい。」(貨物)等についてJR各社における問題点や課題についての報告と要請を行った。

JR発足35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、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体制から35年が経過したが、人減らし「合理化」、非正規労働者の導入、無人駅、ワンマン運転、委託・外注化の拡大、待合室やトイレなどの撤去、接続の悪い「不便なダイヤ設定」や列車本数削減などによる利用者の減少、ローカル線や災害で不通になった路線の廃止・バス転換、新幹線並行在来線の三セク化など、安全・サービスの切り捨てと利益第一の経営を強め、内部留保と株主配当に富が集中している。

脆弱な経営基盤のJR北海道・四国は、分割民営化を成り立たせるための枠組みである経営安定基金の運用益減少や自動車促進に向けての高速道路などのインフラ投資、JR貨物においては、JR旅客会社に線路を借りて運行することから、線路使用料や「ダイヤ調整」などの問題が大きく影響し、厳しい経営環境におかれている。

こうした中、目先の利益を重視し、人減らし「合理化」、賃金削減、赤字路線の廃止を推し進めることは、若年退職を増加させ、安全輸送や公共交通、災害時の燃料・物資輸送など被災者支援を脅かすなど、企業の社会的責任を放棄するとともに更なる経営危機に陥ることになる。

この間、二島・貨物に対する政策・制度要求実現の取り組みで、国からの支援など一定の前進をつくってきたが、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 JR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を保障することが前提にあり、第91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、JR以上に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。

大会以降、①普通列車(1両編成)が落石に乗り上げ脱線(JR四国 8月25日予土線 半家駅～江川崎駅間)。②手歯止めに乗り上げ脱線(JR西日本 9月6日吹田総合車両所京都支所構内)、その後、約150m走行後に復線し、特急「こうのとり27号」(7両編成)として運用。③普通列車(1両編成)が走行中にドアが開く(JR九州 10月17日、豊後萩駅～豊後竹田駅間)。④特急ライラック2号と除雪車との衝突(JR北海道豊沼駅構内)。⑤視覚障害者が特急にはねられ死亡(JR九州日豊線津久野駅)などの事故が発生している。

こうした中で、JR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、安全についての交渉をはじめ、国交省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65歳定年制について

JR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)裁判をはじめとした闘いの中で、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。

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、2020年に施行された「パートタイム・有期雇用労働法」9条(差別的取扱いの禁止「均等待遇」)では、「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、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。

1960年4月2日以降に生まれた労働者は、60歳～64歳に支払われていた「特別支給の老齢厚生年金」の支給がなくなり、年金支給が原則65歳になるとともに、今後、高齢者雇用継続給付金が削減・廃止される中で、65歳定年

制について、JR会社でも「検討」が行われている。

本部はこの間、65歳定年制を要求してきたが、誰もが高齢に伴う健康悪化や身体機能の低下が避けられないことから、60歳以上の「労働条件の緩和」も重要になる中、具体的要求についての議論を職場から深めなければならない。

さらに、高齢者雇用安定法が改定され、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。JR各社の70歳までの雇用については、希望者全員、例外的に認める、全く認めないなど会社によって様々であるが、その背景には、要員不足や年金支給額では生活ができないため、働かざるを得ない実態がある。

また、高齢者雇用安定法では、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」を可能にしているが、JR職場・関連職場に導入させない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、「労使間の取り扱いに関する協約」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に必要不可欠なものであるとともに、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、「この間の交渉において、十分に議論されていないことについて、改善に向けて努力していく」ことを確認してきた。

貨物会社については、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、2022年9月30日、「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 2900 万人以上、死亡者 57,266 人（2022 年末）となり、第 8 波の拡がりによって、死亡者数は第 7 波に迫り、救急搬送が困難になる事例も急増するなど医療の逼迫が深刻になっている。

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が、コロナ禍でも運動を継続するため、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。とりわけ感染した場合については、JR 各社とも賃金補償がされないため、「有給休暇制度」の確立にむけて、全国統一闘争として取り組まなければならない。また、コロナに感染に伴い全国で 2 名の組合員が労災認定された。入院や復帰までに数カ月間かかる場合もあり、経済的負担も大きくなる中で、労災認定の闘いも重要になっている。

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数十年間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、2022 年 6 月の石綿による健康被害の救済に関する法律の一部改正によって、特別遺族弔慰金などの請求期限は 10 年間延長され、2032 年 3 月 27 日までとなった。

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 2022 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 531 名で、前年同期比で 13 名増加となった。また、従事歴証明者数が 1,472 名と前年同期比で 49 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、JR 6 社は、「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。

元大井工場支部の OB（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、2020 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 11 回の口頭弁論が行われているが、被告（運輸機構・ J R 東日本）は、「肺がんは石綿によるものではなく喫煙によるもの」と自らの責任を一切認めない態度に終始している。

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受け止め、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・補償を求めている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・通院、買い物など生活するうえで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、製造業の海外移転による産業空洞化、農産物自由化による農業つぶし、東京圏への公共投資の集中などによる「東京一極集中」、大規模店舗法による大型店の出店に伴う商店街の衰退などが人口減少を進行させるとともに、自動車中心の交通政策のもと、地方交通線は深刻な危機に直面している。

また、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、2022 年 4 月現在 95 社となり、そのうち 91 社という、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、北海道新幹線（新函館北斗～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が、北海道新幹線では函館～小樽間、北陸新幹線では金沢～敦賀間が経営分離され、厳しい経営環境に置かれることは明らかである。また、第三セクター鉄道会社の経営を支える大きな力は、 J R 貨物からの線路使用料であるが、貨物調整金も国鉄債務処理法による当面の財政措置となっている。2030 年以降は、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、全額負担になれば、更なる経営危機に陥ることになる。

国土交通省の「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」の提言が出される中、バス転換か沿線自治体の財政負担が進められようとしているが、乗合バスの廃止距離は2008年度～2019年度までの合計が1万6,069キロに達するなど、鉄道以上に廃止距離が長くなるとともに、沿線自治体の脆弱な財政状況の中、国の支援とJRの社会的責任が求められる。

「JR三島・貨物会社の維持・活性化にむけて—私たちの提言—」「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、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行なう。

- ① 政策提言「JR三島・貨物会社の維持・活性化にむけて—私たちの提言—」、
「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. 2023年春闘

(1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

- ① 岸田首相は、「成長と分配の好循環」の具体化をはかるため、物価上昇に負けない賃上げ実現を労使に要請して官製春闘を主導しようとしているが、安倍元首相の国葬儀や旧統一教会との根強い癒着関係をめぐる対応、不祥事や失言などによる相次ぐ閣僚の辞任により求心力を失い、内閣支持率は低迷している。一方、経団連は物価上昇の中で、賃金引上げの勢いの維持・強化に向けた前向きな対応を明記するとしているが、実質賃金は依然として低いレベルから改善されず、全労働者の1割を占めるいわゆるワーキングプアの

割合も高い水準で推移している。

- ② 日本経済は、新型コロナウイルス感染症の拡大による経済活動の停滞や後退、急激な物価上昇の中で大きなリスクを抱えている。中小企業を中心に倒産件数が上昇傾向にあり、燃料費や資材費の高騰のなかで運輸業など件数が増加している。
- ③ 7月10日に実施された参議院選挙で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・維新など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。岸田首相は憲法改正について「できる限り早く発議にいたる取り組みを進める」と表明し、「与野党全体で一層活発な議論を強く期待する」とした。こうしたなか、政府は10月28日、物価高や円安に対応するため、家庭や企業の電気料金の負担緩和策などを盛り込んだ財政支出の総額が39兆円程度となる新たな総合経済対策を決定した。
- ④ J R各社の2023年度3月期第2四半期決算が公表され、J R北海道の連結営業収益は対前年128.2%の648億円で8億円の赤字となり、通期予想では経常利益は▲621億円、純利益▲226億円となっている。J R東日本は、連結営業収益は対前年127%の1兆1,150億円で271億円の黒字となり、通期予想については経常利益980億円、純利益600億円となっている。J R東海は、連結営業収益は対前年163.9%の6,341億円で969億円の黒字となったが、通期予想については、当初の予想から下方修正し経常利益2,080億円、純利益1,410億円となった。J R西日本は、連結営業収益は対前年141.2%の6,167億円で645億円の黒字、通期予想は経常利益135億円、純利益585億円となっている。J R四国は、連結営業収益は対前年145.1%の188億円で1億円の黒字となり、通期予想は経常利益▲18億円、純利益は▲21億円となっている。J R九州は、連結営業収益は対前年120.2%の1,701億円で120億円の黒字となり、通期予想について上方修正を行い、経常利益300億円、純利益266億円となった。J R貨物は、連結営業収益は、対前年0.1%増の906億円で23億円の赤字となり、通期予想は当初の予想から下方修正し、経常利益15億円、純利益は▲10億円となった。
- ⑤ 財務省が9月1日に公表した2021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6.3%、経常利益装荷率が33.5%となり製造業、非製造業とも増収増益となった。その結果、利益剰余金（内部留保）は516兆円となり、前年度を32兆円上回り、増加率6.6%（前年度2.6%）と10年連続で過去最高を更新している。
- ⑥ 内閣府が9月8日に公表した今年4月～6月期のGDP2次速報値の成長率は、物価変動を省いた実質0.9%となった。

- ⑦ 総務省が10月21日に公表した2022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1.8%上昇した。
- ⑧ 総務省が2月8日公表した2021年度家計調査によると、一世帯（2人以上）あたりの支出は279,024円で物価変動の影響を除いた実質で0.7%の増加となった。また勤労者世帯（2人以上）の実収入は前年比で0.4%の減少となった。
- ⑨ 厚生労働省がまとめた10月の毎月勤労統計調査（速報、従業員5人以上）によると、1人当たりの賃金は物価変動を考慮した実質で前年同月比2.6%減少し、7カ月連続のマイナスとなった。資源高や円安で加速する物価上昇に賃金の伸びが追いつかず、この状況が長引けば家計の購買力が下がり、さらに景気回復の足かせになる。
- ⑩ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2021年度の年収200万円以下のいわゆるワーキングプアは1,126万人（21.4%）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。また総務省が公表した2021年度労働力調査（平均）では正規社員・従業員は、3,565万人（26万人増）で7年連続の増加、非正規・従業員は2064万人（26万人減）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1日に第89回中央委員会を開催し、2023春季生活闘争方針を決定した。方針では、働く仲間の生活は物価上昇によって苦しくなっており、賃上げへの期待は大きく、とりわけ、生活がより厳しい層への手当てが不可欠であり、規模間、雇用形態間、男女間の格差是正を強力に進める必要があると強調した。その上で、「暮らしをまもり、未来をつくる」スローガンのもと、「働くことを軸とする安心社会」の実現に向けて企業内での格差是正の取り組みに加え、企業を超えて労働条件の改善に結びつけていくため、「底上げ」「底支え」「格差是正」の観点から、賃上げ分を3%程度、定昇相当分（賃金カーブ維持相当分）を含む賃上げを5%程度とすることを決定した。
- 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、「誰でもどこでも時給1,500円以上、月22万5,000円以上の産業・企業内最低賃金」や法定最低賃金「全国一律1,500円以上」などの底上げ要求を提起するとともに、「月3万円以上、時給190円以上」の賃上げ要求をめざすこととしている。

- ③ 全労協などをつくる「23けんり春闘全国実行委員会」は12月8日に「23けんり春闘発足集会」を開催し、2023年春闘方針を決定した。「誰もが安心して働ける職場・暮らせる社会の実現を」求め、「誰でもどこでも時給1,500円以上・月額25万円以上の賃金保障、2万円以上・7%以上の賃上げ獲得」をめざして、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

日本経済は引き続き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ウクライナ危機の中で世界的な物価高の状況にあるが、GDPは戦後最大の落ち込みから回復傾向にあるものの、観光・飲食・鉄道・航空など交通運輸・サービス業界については依然として厳しい状況が続いている。

このような情勢の中にあって、国労は2023年春闘を闘うにあたり、2022年春闘の総括から、さらに全組合員参加の取り組みを追求することとする。

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、他労組、労組未加入者、グループ・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、岸田政権が進める憲法改悪・大軍拡・増税路線に反対する闘いと結合しながら、全組合員が職場から行動を実践する春闘を構築する。

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、「鉄道政策に関する各種提言」に関する取り組みと安全・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、組合員の生活向上と労働条件改善のために、定期昇給の完全実施と基本給（平均）の4.8%相当額、13,000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各社とグループ・関連会社における国労組織の拡大と確立
- 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・並行在来線の切り捨て反対、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すべての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定、解雇の自由化反対、労働者保護法制定
- ⑪ 憲法改悪反対、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、安保法制・「共謀罪」の廃止、軍備拡大反対、「戦争をする国づくり」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 2023 年 4 月 1 日時点における基本給（平均）の 4.8%相当額、13,000 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 2023 年度賃金引上げ要求は、2 月 13 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 15 日（水）を基本とし、第一次回答ゾーン（3 月 13 日～17 日）および第二次回答ゾーン（3

月 20 日～24 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
- ① 2 月 27 日 (月) 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 憲法改悪反対、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、安保法制・「共謀罪」の廃止、軍備拡大反対、「戦争をすする国づくり」反対の闘いに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) J R となって 36 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) J R 各社では新型コロナウイルス感染拡大による減収から徐々に回復基調にあるが、厳しい状況が続いている。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 38,921 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

現状のなかで、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 91 回定期全国大会で「国労の課題と方向性—今後 5 年間を見据えた組織ならびに運動展開」の中間総括を行ない、組織強化・拡大の取り組みに全力をあげることを意思統一した。この大会決定を踏まえ、8 月 16 日に開催した第 2 回中央執行委員会で、組織が一丸となったより一層の取り組みの再強化を不退転の決意で展開することを確認した。

今後の国労組織を展望したとき、「組織・財政・組織拡大」というまでもなく、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。

第 91 回定期全国大会では、全ての代議員から組織強化・拡大の重要性について報告され、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、多くの職場で国労加入に向けた具体的な行動を展開し、国労への信頼や共感へと結び付けてきたことは一定の成果ともいえる。

今次中央委員会では、闘争指示第 3 号を含む「組織強化・拡大の具体的運動の展開について」の第 1 ゾーンにおける中間総括を行うとともに、今後の組織強化・拡大はもとより、国労運動のさらなる継承・発展・強化に結びつけていくことが求められている。

現在までの組織拡大の到達点は〇〇名であり、第 91 回全国大会以降〇名の組織拡大となっている。国労組織として決定した目標に対して、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 91 回定期全国大会方針の最重要課題として位置づけた組織拡大の闘いは、第 2 ゾーンに向けて具体的な運動を展開することとし、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 16 日に開催した第 2 回中央執行委員会で「組織拡大・全国統一行動対策本部」の設置を確認し、9 月 26 日に各エリア本部委員長・書記長合同会議を開催し、「第 1 回組織拡大対策会議」を設置した。次世代への運動の継承を含め、組織対策の中心に青年部長・女性部長を加え、11 月 10 日には「第 2 回組織拡大対策会議」を開催し、この間の組織対策運動の進捗状況や組織拡大について報告を受けた。

10 月 1 日には「第 1 回各エリア組織部長会議」を開催し、「組織強化・拡大の具体的な運動の展開について」の第 1 ゾーンの間総括と中央委員会までの意思統一をはかるとともに、各エリア本部の現状について報告しあつた。

引き続き、各地方での闘争指示 3 号の意思統一から具体的な統一行動の運動展開を実践し、当面する 2 月 26 日の「第 1 回全国エリア・地方本部組織部長会議」で、第 1 ゾーン中間総括から第 2 ゾーンに向け、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 91 回定期全国大会では「闘争指令第 1 号」の総括を踏まえ、改めて闘争指示第 3 号「組織強化・拡大の具体的な運動の展開について」に基づき、運動の実態を考慮した上で第一ゾーン、第二ゾーンに分け、ゾーン毎での中間総括を行うこととし、当面する 2023 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て組織拡大の取り組みを全ての闘いの集約として強化する意思統一を行ってきた。そして 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 4 日～5 日には「第 16 回組織拡大経験交流集会」（予定）及び「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・各エリア本部をはじめ地方本部など各級機関の中でも、次世代を担う若手組合員が執行部を担い、国労運動の継承・発展に向けて様々な企画や実務の経験を重ねる中で、次世代同士の交流を通じてお互いが励まし合い、

各職場の中から国労加入の働きかけを強め、新たな仲間の国労加入や加入した機関の更なる活性化へと結びついている成果など数多く報告されている。

加えて各エリア本部を中心にHPやSNSの充実化、LINE登録を活用した更新配信により、職場で直接関われない他労組組合員・未加入者との接点をサポートするツールとして活用している機関にも学んでいく必要がある。

(4) 組織拡大の現状

ほとんどの国鉄採用者が退職する時期を間近にひかえ、再雇用先への不安やコロナ禍における組織対策の難しさにより動きが低迷している現状もあり、役員の兼務により現行役員への負担は、その担い手が少なくなればなるほど重くのしかかっていることも見逃せない。

この現状を今すぐ打破できるほどの組織拡大運動の展開にまで到達はできていないものの、各エリア本部・地方本部の努力により、国労への加入をはじめ、労働条件改善署名や職場代表者選挙への協力など、職場段階から国労への信頼や共感へとつなげてきていることに組合員一人ひとりが自信と確信をもつことが重要になっている。

これまでの運動形態を継続できる時間には限りがある中で、次世代への「組織・運動・財政」を継承できる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、各エリア本部・地方本部をはじめとする各級機関で「組織拡大対策会議」のみならず、その中心である組織部長が先頭に立ち、各職場での組織拡大の行動や職場環境改善運動の動きをサポートしながら、国労の組織強化・拡大に向けた運動を展開していかなければならない。

(5) 具体的な目標の設定

本部は、昨年8月16日に闘争指示第3号を発し、具体的な意思統一に基づき全国的な運動展開として、第92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ことを確認してきた。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、2022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きた。この目標の実現に向け、引き続き、第二ゾーンの中で、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は尾を引き、回復傾向には向かいつつも、会社施策の前倒しによるコスト削減や経費削減が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、この厳しい実態の中でも労働条件改善に向け真摯に取り組んでいる国労組合員の姿に信頼や共感を寄せ、相次ぐ国労加入や労使間協定の締結まで至っている努力は、JRグループ・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と労働条件改善に向け奮闘しなければならない。

(7) 鉄道退職者の会との連携

日本政府は、2004年度から導入した給付額の抑制を目的とする「マクロ経済スライド」の延長の検討をはじめ、この間の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、医療費の更なる負担引上げ、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なり、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状となっている。

それだけに、引き続き現職・退職者が一体となり継続してきた国労運動を強化する観点から、引き続き、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、共済の契約移転に伴う諸課題の解消に向け、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91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「本部組織拡大対策会議」や第1回全国エリア・地方組織部長会議(2月26日)で現状の分析と総括、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、「組織強化・拡大に向けた具体的運動の展開について」の意義と意思統一の周知・徹底をはかるため全国オル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一人ひとりが加入を呼びかけられるよう努力する。なお、新型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、感染症対策防止につとめながら、WEBによる会議を活用した呼びかけについても行う。

- (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」形での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16回組織強化・拡大経験交流集会については、第92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、計画と対策を行う。
- ① 第193回拡大中央委員会までを第一ゾーンとする。
 - ② 2月から第92回定期全国大会までを第二ゾーンとする。第193回拡大中央委員会の議論を踏まえて、2023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 4月開催予定の「次世代学習交流会」（仮称）で学習・交流を強めていく。
 - ④ 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16回組織強化・拡大経験交流会
 - ・ 日 程 2023年6月4日(日)～5日(月)(予定)
 - ・ 場 所 東京地方本部管内とする
 - ・ 内 容 昨年度に続き、JR世代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。
 - ⑤ 4月以降、第92回定期全国大会までの期間を第二ゾーンと位置付け、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」による協議を継続してきた。

昨年6月16日に開催された「第125回通常総代会」では、「2021・3ヵ年改革ビジョン」の最終年度の事業活動の経過報告と、本年7月に予定される「こくみん共済COOP」への円滑な契約移転を主眼に置いた2022年度事業計画が確認され、契約移転にあたっては、詳細について引き続き「こ

くみん共済ＣＯＯＰ」と協議することとされた。

国労は総代会での決議に基づき、2022年度事業計画の目標達成に向け、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、アフラック生命(保険代理店「アベニール(株)」)の「生きるを創るがん保険WINGS(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)」及び「医療保険EVER Prime」等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、関係各所と連携し、「こくみん共済ＣＯＯＰ」へのスムーズな契約移転に取り組む。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「こくみん共済ＣＯＯＰ」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

岸田政権は、原発推進のエネルギー政策への回帰や防衛費増額と増税など重要政策の転換を強引な政治手法によって進めているが、4人もの閣僚の更迭と不祥事なども加わり、政治に対する国民の不信感は高まっている。

こうしたなかで、昨年末に安全保障関連3文書が改定され、反撃能力(敵基地攻撃能力)保有が明記された。

これはまさに米軍が担ってきた「打撃力」を持つという防衛政策の大転換であり、「専守防衛」が揺らぎ、軍拡競争にもつながりかねないものである。財源確保策として27年度までの5年間の防衛費を約43兆円に増額する増税のほか、自衛隊の施設整備などに建設国債を発行することも決めた。さらに2023年度予算案では過去最大6兆8千億円の防衛費が計上された。

また昨年末には国会での審議や国民的な議論もないまま、一部の推進有識者の手によるGX(グリーントランスフォーメーション)実行会議で、たった4ヵ月の間に原発の新增設や運転期間延長を認める方針が急きょ決定され、東京電力福島第1原発事故以降、守ってきた「可能な限り原発依存度を低減する」という脱原発エネルギー政策が根本的に転換された。

「政治とカネ」問題、世界平和統一家庭連合(旧統一教会)との関係などを理由に岸田政権のもとで閣僚が相次ぎ辞任した。任命責任がある首相の対応は

後手に回ったといわざるを得ず、今月下旬に召集される通常国会では、政治とカネ問題、世界平和統一家庭連合（旧統一教会）と自民党の関係、閣僚の相次ぐ辞任問題に加え、防衛や原発政策の転換が焦点になることは論を待たない。

防衛力の抜本的強化に必要な財源をめぐっては、東日本大震災の復興特別所得税の枠組みを使って創設する防衛目的税も含まれ、被災地の早期復興に支障が出ることも必至である。岸田首相は「未来の世代に対する私たちの世代の責任だ。増税が目的ではなく、防衛力の強化が目的だ」と強調したが、防衛増税について国政選挙で国民の信を問うこともなく、国会の審議も経ないまま決めたことへの批判は免れない。

5月には広島で先進7カ国首脳会議（G7広島サミット）が開かれる。ウクライナ危機への対応や「核兵器のない世界」実現をG7がどう主導していくかが求められる。

国労は昨年11月26日から27日にかけて、節目となる第10回目の「国労フクシマ交流・視察学習会」を取り組んできた。今回も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！9条を壊すな！総がかり行動実行委員会」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るとともに、改憲発議と大軍拡・防衛増税に反対し、働く者のいのちと暮らしを守る視点から、4月に行われる統一自治体地方選挙を全力で闘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. 2023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13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. 2023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94回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2023年度定期全国大会を7月に開催する。