



人と環境にやさしい地域公共交通の再生・活性化を

# 2023年度運動方針(案)

特集 第一次草案

## 第92回定期全国大会

とき 2023.7.27-28 ところ 東京地方本部管内



港区新橋 5-15-5  
国鉄労働組合中央本部  
☎ 03-5403-1640

発行人 松川 聡  
編集責任者 瀧口良二  
(組合員の購読料は  
組合費の中に含む)

方針(案) 特集

# 目次

## スローガン

### はじめに

#### I. 情勢の特徴

1. 国際情勢の特徴
2. 国内情勢の特徴
3. JRを取り巻く情勢の特徴

#### 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
2. 2023年春闘の取り組み
3. 組織強化・拡大の取り組み

#### III. 闘いの基調

#### IV. 闘いの目標

#### 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
2. 2024年春闘の闘い
3. 労働協約改正と期末手当獲得の闘い
4. JR健保・年金等の改善に向けて
5. 組織の強化・拡大と権利確立をめざして
6. 調査・点検活動の前進をめざして
7. 労働者教育・文化の充実と情宣活動の取り組み
8. 共闘運動の前進をめざして
9. 平和と民主主義を守る闘い
10. 国際連帯活動の前進をめざして
11. 政治闘争の強化について
12. 政党と労働組合の関係について
13. 全国交運共済生協およびこくみん共済COOPの加入促進について
14. 労金運動の推進について

#### VI. 全国協議会の現状と今後の活動について

#### VII. 財政の確立

#### VIII. 闘いの展開

■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. 2024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再生、人と環境にやさしい総合交通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な人権を擁護しよう！
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本能的に転換させよう！
11. 新型コロナウイルス感染症拡大を予防し、医療・介護・福祉の拡充を求め、解雇や雇い止め、労働条件の改悪等を許さず、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！



# はじめに

国労は、昨年7月28日から29日に第91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た。

さらに、「闘争指令第1号」の総括から、新たな闘争指示の基で、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28日に開催した第193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、2023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り、緊急事態宣言等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てきた。新型コロナウイルス感染症の分類もすでに「5類」へと移行したが、生活様式や働き方もコロナ禍前は様変わりしている。また、そうした状況において医療制度のあり方や解雇や雇い止めなど、矛盾や社会問題が噴出し、いままたアフターコロナにおける公的支援が求められている。

JR各社では、コロナ禍の中で人の流れが大きく変化し、乗車率が大幅減となるなどの影響を受けてきたが、様々な制限が解除されたことに伴い、乗車率等も回復傾向となつてはいるが、コロナ禍前の状況までの回復とはなっていない。

2022年度決算については、上場4社においては赤字となり、他の各社についても赤字幅が圧縮されるなど、



総じて回復傾向にある。

こうした状況を成しえたのも、この間、感染リスクに晒されながら、エッセンシャルワーカーとして現場の組合員が安全・安心の公共交通を確保し、さらにまた職場の最前線で医療の確保に従事してきた医療現場の仲間の奮闘によるものである。

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、改憲に向けた動きを急速に進めている。昨年7月に行われた参議院議員選挙で、岸田首相の率いる自民党が、改選議席125席のうち過半数の63議席を獲得した。また「憲法改正」に前向きな自民・公明・維新・国民を合わせた4党で非改選議席を含めて177議席となり、「憲法改正」発議に必要な3分の2を上回ることとなった。改憲勢力は緊急事態条項などを皮切りに改憲発議をめざしており、この動きは今後とも強まることが想定される。改憲勢力が衆参において3分の2以上を占める中、改憲発議をさせないたたかいに全力を傾けていく必要がある。

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の拡大やシステムによる無人化や自動運転へ向けての実証実験を進める中で、人件費の削減とマルチタスク(多能工化)を進めているが、コロナ禍の中でそのス

ピードを一段と早めている。

職場では急激な世代交代が余儀なくされているが、労働条件の低下などによりJR各社において、若年での離職者が急増し、要員不足などによって、安全輸送が脅かされるなど課題が山積している。

またローカル線については、今年4月に地域公共交通活性化再生法改正法が可決・成立した。この間、JR各社は相次いで路線別の収支や輸送人員を公表してきたが、今後は「再構築協議会」の設置なども検討されることから、国労として鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充や、地域公共交通の持続的な安定経営が図られるように強く求めていくことが重要である。

公共交通の再生とともに、私たちは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、労働条件や職場環境改善に向けた取り組みをさらに強めていかななくてはならない。

こうした情勢の中、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、第91回定期全国大会において中間総括を行い、今後の課題や展望についても議論を進めてきた。現職者と再雇用者の組織率が逆転し、さらに国鉄世代の再採用満了に伴う退職により、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る必要がある。

この共通認識のもと、全機関がこの局面を乗り越えるためには、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の継承は急務となっている。

本部は新たな組織対策方針として「闘争指示第7号」を发出し、組織強化・拡大に向けた具体的な運動を意思統一してきたが、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みを進めてきた。

今次全国大会では、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。

今こそ全機関をあげて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、全組合員が結集して総団結・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) 世界保健機関(WHO)は、2023年5月5日、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて出していた「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」の宣言を終了すると発表。テドロス事務局長は会見の席上、「緊急対応の状態からほかの

感染症とあわせて管理する段階に移行する時期が来た」と述べたが、一方で「ウイルスは命を奪い続け、変異も続けている。宣言の終了をもって各国は国民に、新型コロナウイルスは心配ないというメッセージを送ってはいけない」と注意を喚起し、今後も警戒を続けるよう呼びかけた。WHOは、新型コロナウイルスについて『国際保健規則』に基づ

き、2020年1月に「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」を宣言したが、「①死者数の世界的な減少、②ワクチンの接種や感染による集団免疫の向上、③医療システムへの負担の軽減」などを踏まえて宣言の終了を判断したと伝えられている。2023年5月3日までに世界の累計感染者数はおよそ7億6500万人、およそ690万人が亡くなったとされ、ワクチンの接種回数は4月29日までに133億4000万回以上にのぼった。およそ3年3か月にわたって出されていた緊急事態宣言が終了したことにより、世界の新型コロナ対策は大きな節目を迎えた。

(2) 2022年2月24日、プーチンロシア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直後に開始されたウクライナへの軍事侵攻は、いまもなお戦火が止むことなく、停戦や和平の見通しも立っていない。NATO加盟国を中心にウクライナへの軍事支援が続く中、3月21日、習近平中国国家主席はロシアを訪問し、プーチン大統領と公式の首脳会談を行った。両首脳とも両国の協力関係を強調し、中口連携の拡大を唱えな

がら、中国政府は、米欧による対口制裁には反対を表明し、ウクライナ問題に関しては対話による解決を呼びかけ、これに対し、プーチン大統領も「入念に検討している」と応えた。しかしながら、プーチン大統領は、一方的に併合を宣言したウクライナ東部の4州について「交渉の対象とはしない」としており、ウクライナやアメリカとの主張の隔たりは大きい。一方、広島でのG7サミット前に、G7各国首脳で唯一、ウクライナ訪問を行っていなかったことから、岸田首相は、訪問先のインドから3月21日、電撃的なウクライナ首都キーウ訪問を行った。岸田首相は、ゼレンスキーウクライナ大統領と会談し、両国の関係強化と約40億円の装備品支援を約束したが、両国首脳によるロシア非難は、一方で日本に対するロシアの反発を呼び込んだ。

(3) 5月19日から21日にかけて日本が議長国となったG7広島サミットが開催された。首脳声明では、ロシアの軍事侵攻を受けるウクライナへの「揺るぎない支援」を強調し、引き続き駆けつけたゼレンスキー大統領への連帯を表明した。被爆地に一堂に会したG7首脳は「核軍縮に関する

る広島ビジョン」を発表したが、あくまで核抑止力が前提であり、岸田文雄首相をはじめG7首脳に「核廃絶」を本気で取り組む覚悟があるのか疑わしいといわざるを得ない。核兵器を保有する米英仏三カ国を含むG7首脳が被爆地に集まった意義は大きい。『基本的価値観』を共有するG7が合意を文書にまとめるだけでは核軍縮は進まず、中口両国を巻き込んだ対話が必要である。今回のサミットには新興国・途上国の代表でもあるインド、ブラジルの首脳も招待されたが、「グローバルサウス」と呼ばれる南半球を中心とする多くの新興国・途上国は対口制裁に同調せず、国連のロシア非難決議に賛成していない国も目立っている。G7を中心にした「自由主義陣営」が結束を固めるほど、中国やロシア主導の「権威主義陣営」との分断が深まるという厳しい現実があり、対立と分断を深めるのではなく、両陣営を超えて全世界的規模での緊張緩和を進めなければ、不毛な軍拡競争の流れを変えることはできない。

(4) 安倍政権下で緊張の度を深めた日韓関係は、昨年5月10日に新政権を発足させた尹錫悦（ユンソンニョル）大統領が対日外交に乗りだし、

一年後の本年5月7日から2日間の日程で、岸田首相は、就任後初めて韓国を訪問した。韓国ユン政権は、2023年3月6日、日本企業に命じられた賠償支払いを韓国政府傘下の財団が肩代わりするという解決策を公表した。発表に際して韓国政府は「日本がすでに表明している痛切な反省と謝罪を誠実に維持し、継承することが重要」と求め、岸田首相は「1998年に発表された『日韓共同宣言』」を含め、歴史認識に関する歴代内閣の立場を全体として継承している」と述べた。今回のユン政権の決断は、北朝鮮に対するアメリカの強行姿勢を背景に、日米韓の連携強化を優先したものと考えられるが、原告の一部からは反発の声も出ており今後の推移が懸念される。さらにG7にあわせて5月21日に広島で開催された3度目となる日韓首脳会談では会談に先立って岸田首相がユン大統領とともに、広島平和公園の韓国人原爆犠牲者慰霊碑で献花したが、会談では両首脳が経済や安全保障分野で対話と協力が進展していることに加え、両国の地方を結ぶ航空路線の就航で人的交流が広がっていることなどを評価した。その上で、グローバルな課題への対応でも連携を強化していくことで一致し、



さらに、弾道ミサイルの発射を繰り返す北朝鮮への対応をめくりアメリカを加えた3か国で緊密に連携していくことを確認した。

(5) 国際通貨基金(IMF)は4月11日に改定した世界経済見通しで、金融部門の混乱や高インフレ、ロシアによるウクライナ侵攻的影響、3年にわたるコロナ禍を受けて、見通しは再び不透明になると予測した。その上で世界経済の最新の見通しを発表し、今年の世界全体の経済成長率は2・8%とこれまでより0・1ポイント下方修正した。IMFが発表した最新の見通しによると、今年の世界の経済成長率は2・8%とし、前回1月時点より0・1ポイント引き下げた。そして、世界的に物価の上昇率が低下傾向にはあるものの、今もインフレの影響が根強いことや、アメリカで相次いだ銀行の破綻など金融セクターが混乱している指摘しながら、来年の世界の成長率も3%にとどまるとの見通しを示した。アメリカで相次いだ銀行の破綻をめぐるのは、幅広い金融セクターで破綻が連鎖するおそれが高まるなどインフレを抑え込むための中央銀行による急激な利上げの副作用が明らかになったが、今後も破

綻が相次ぐような事態が起きれば世界経済に重大な影響を与えるおそれがあると警鐘を鳴らした。IMF調査局長のピエール・オリビエ・グランシャ氏は、記者会見で「利上げなどの金融引き締めは副作用については繰り返し警告してきた。銀行が融資をさらに減少させるなど世界の金融環境が急速に厳しくなれば途上国の財政などへの影響は極めて大きなものになるだろう」と警戒感を示した。

## 2. 国内情勢の特徴

(1) 第211回通常国会が1月23日に召集された。会期は6月21日までの150日間で、初日は衆参本会議で岸田首相の施政方針演説等、政府4演説が行われた。岸田首相は、防衛力の抜本的な強化の実現や少子化対策に取り組む考えを示し、一方、立憲民主党の泉代表は防衛予算の確保に向けた政府・与党の増税方針を追及する考えを述べた。昨年12月16日に、岸田政権はこれまでの安全保障政策を大転換させる安保3文書(「国家安全保障戦略」、「国家防衛戦略」、「防衛力整備計画」)を閣議決定したが、「政策判断として敵基地攻撃能力の保有はしない」と

してきた歴代政権の従来方針を大転換し、敵基地攻撃(反撃能力)の保有に踏み切った。岸田首相は1月30日の衆議院予算委員会において、日本が侵攻を受ける「武力攻撃事態」だけでなく、アメリカなどの同盟国が武力攻撃を受けて集団的自衛権の行使が可能となる「存立危機事態」の場合であっても、「反撃能力」の発動は可能であると答弁した。

(2) 岸田首相は、みずから掲げる

「新しい資本主義」のもとで、「物価上昇を上回る賃上げの実現を図る」と強調し、「賃上げを持続的なものにするため」と称して、希望者の雇用の正規化や、リスクリングル学び直しによる能力向上支援、それに、年功賃金の見直しなどによる労働市場改革を加速させる方針を示した。年功賃金の見直しについては、「今年6月までに日本企業にあった『職務給』の導入方法を類型化し、『モデルを示す』と述べ、このほか、経済の好循環をつくるため、GX(グリーン・トランスフォーメーション)やデジタル、それにスタートアップなど、各分野での投資や改革を進めていく考えを示した。また、エネルギーの安定供給をめぐる、原子力発電所の次世代革新炉への建て

替えや、一定期間の運転の延長を進めていくため、原発の60年超運転を可能にする束ね法案「GX(グリーン・トランスフォーメーション)脱炭素電源法案」を国会に上程し、4月27日、衆院本会議で自民、公明、日本維新の会、国民民主党などの賛成多数で可決された。法案は原子力規制や再生可能エネルギーに係する5本の法律をまとめて改正するものだが、原子力政策の大転換となるにもかかわらず、審議は不十分なまま一カ月足らずで衆院を通過した。

こうした国会軽視の強権政治が進むなか、昨年12月27日、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が事実上更迭され、「政治とカネ」をめぐる問題などで2か月の間に岸田政権で4人もの閣僚が辞任する異常な事態となったが、同性婚をめぐる「見るのも嫌だ」などと発言した荒井総理大臣秘書官について、岸田首相は2月3日に政権の方針と相いれない発言で言語道断だとして更迭した。

(3) 2023年度政府予算が成立し、防衛費の当初予算は、6兆8219億円と2022年度当初予算から1兆4千億円増(2022年度当初予算5兆4005億円)、126%

の大幅増となったが、軍事ローンである後年度負担（新規分と既定分の合計）は、10兆7174億円にのぼり、昨年度の5兆8千億円から大幅に増加された。岸田政権は2023年からの5年間で総額43兆円を超す額の防衛予算の確保をめざしているが、その財源について、特別措置法を成立させ、税外収入や決算剰余金などからねん出した「防衛力強化資金」を創設し、年度ごとの防衛費に補てんするほか、法人税やたばこ税の増税、東日本大震災からの復興費を賄うための復興特別所得税の転用、さらに戦前の反省を踏まえて公共事業に使い道を限っていた建設国債を活用するとの方針を示している。2027年度には防衛費をGDP比2%にするとしており、このままでは日本がアメリカ、中国に次ぐ世界第3位の軍事大国となることは明白である。

(4) 昨年の第210回臨時国会衆議院憲法審査会で自民・公明の政権与党に加え、日本維新の会・国民民主・有志の会が主張していた緊急事態条項に関し、災害時などの国会議員の任期延長の必要性について衆議院の法制局作成による論点整理メモが出された。今通常国会では、衆議院憲

法審査会が3月2日に皮切りに木曜日を基本に定例開催された。改憲勢力は、緊急事態条項に関し、災害時などの国会議員の任期延長の必要性について、国会機能の維持（立法機能、行政監視機能）のためとして、緊急時の国会議員の任期延長の憲法改正について、あたかも審査会として一定の整理が終わっているかののごとく議事を進めた。この間の審査会では、自民党が論点整理の議論の加速を訴え、日本維新の会・国民民主・有志の会においては、条文案作成を主張するなど、改憲ありきの拙速な議論が行われた。参議院では、4月5日に今国会で初めて憲法審査会が開かれたが、衆議院憲法審査会での国会議員任期延長議論を踏まえ、緊急時に参議院が国会機能を代行する緊急集会をテーマに討議がされ、自民党など改憲を主張する政党は、緊急事態条項新設の必要性を繰り返し主張した。

(5) 内閣府は5月10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・7ポイント下降し、2か月ぶりの下降となった。7か月後方移動平均は0・59ポイント下降し、11か月連続の下降となっ

た。一致指数は、前月と比較して横ばいとなり、3か月後方移動平均は0・13ポイント下降し、6か月連続の下降となった。遅行指数は、前月と比較して0・5ポイント下降し、2か月連続の下降となった。内閣府が4月25日に発表した月例経済報告では、先行きについては、「ウイズコロナの下で、各種政策の効果もあつて、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に十分注意する必要がある」とした。

(6) 4月9日に投票が行われた統一地方選挙の前半戦で、大阪維新の会は、大阪で知事と市長のダブル選挙を制したほか、奈良県知事選挙では大阪以外で初めて維新公認の知事が誕生した。さらに、初めて大阪府議会と市議会の両方で過半数を獲得したほか、41の道府県議会議員選挙で選挙前の倍以上に議席を増やした。また、与野党の全面対決となった北海道知事選挙は、自民・公明両党などが推薦した現職が勝利した。4年に一度の統一地方選挙は、9つの道

府県の知事選挙と6つの政令指定都市の市長選挙、41の道府県議会議員選挙と17の政令指定都市の市議会議員選挙の投票が行われた。総務省のまとめによると、41の道府県議会議員選挙、6つの政令指定都市の市長選挙、17の政令指定都市の市議会議員選挙で、いずれも平均投票率が過去最低となり、55の町村長選挙の平均投票率は60・79%とこれまでで最も低かつた前回を4・32ポイント下回ったほか、280の市議会議員選挙が44・26%、250の町村議会議員選挙が55・49%と、いずれも過去最低となった。

(7) 総務省が4月28日に公表した労働力調査（基本集計）2023年（令和5年）3月分結果では、完全失業率（季節調整値）は2・8%で、前月に比べ0・2ポイントの上昇、完全失業者数は193万人で、前年同月に比べ13万人の増加し、21か月ぶりの増加となった。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1万人の減少で、「自発的な離職（自己都合）」が12万人の増加、さらに「新たに求職」が2万人の増加となっている。就業者数は6699万人で、前年同月に比べ15万人の増加で

8カ月連続の増加となった。雇用者数は6036万人。前年同月に比べ11万人の増加で、13か月連続の増加であった。正規の職員・従業員数は3591万人で、前年同月に比べ8万人の減少となり、2か月連続の減少だった。非正規の職員・従業員数は2101万人で、前年同月に比べ23万人の増加し、14か月連続の増加となった。主な産業別就業者を前年同月と比べると、「宿泊業、飲食サービス業」「製造業」「情報通信業」などが増加となった。

### 3. JRを取り巻く情勢の特徴

(1) 経営が厳しいローカル線に対し、国の関与を強め、沿線自治体と鉄道事業者の再編協議を後押しする「地域公共交通活性化再生法改正法案」が、4月21日、参議院本会議

で可決・成立した。昨年、JR東日本・西日本などが相次いで輸送密度2000人未満の線区別収支を公表する中、国土交通省の「有識者検討会」は、「輸送密度1000人未満を鉄道廃止・バス転換の協議の対象にする」とした提言を行なった。この提言による今回の改正法の骨格をなす『再構築協議会』は、沿線自治

体や鉄道事業者の要請を受け、国が意見を聞いた上で設置し、自治体と事業者は「正当な理由がある場合を除き、応じなければならない」とされ、輸送密度(1キロあたり1日の平均利用者数)1000人未満の路線が対象(全国62路線、103区間)となり、3年以内に結論を出すことが求められている。同時に、ローカル線に沿ってバスを走らせるといった実証事業について、国が費用を補助し、事業結果を踏まえ、関係者間で「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決め、「再構築方針」がまとめられることになった。また、衆参両院において、「結論が出ない場合であっても協議を打ち切ることなく、丁寧な合意形成に努め、合意のない交通手段の再構築等を行わないこと」などを旨とする附帯決議も採択された。

(2) 島根県知事は2018年に廃線となった三江線について、「大きな会社と小さな自治体が、協議するのは言いながらも事実上はもう抗しきれない構図の下で廃線が決まっていた」と述べたが、JRが赤字を理由に廃止を主張すれば、地元負担で鉄道を残すか、やむなくバス転換を受け入れるか二者択一を迫られて

きたのがこれまでの実態であった。今回の改正法案の成立を受け、湯崎広島県知事は、「(基幹路線にローカル線も加えた)鉄道ネットワークのあり方を整理する必要がある」と述べ、中村愛媛県知事は「こういった形になるとすぐに存廃やバス転換という議論になり、危惧を感じている。分割されたJRのままで鉄道のネットワークを維持することができるといえるのか」と述べた。また、JRの首長は「廃線ありき」の議論の方向性に警戒心を強めながら、JRに公共交通としての役割を求めている。一方、JR西日本は、「ローカル線を含む地域公共交通の課題を国の政策課題として受け止めた。だが、ありがたく思う」と歓迎し、JR四国は「利用が少ない牟岐線の一部区間と予土線、それに、予讃線の愛媛県内の一部区間を候補として、自治体との協議を始めた」と協議会設置に積極的姿勢を示したが、自治体と鉄道事業者の間で認識の違いがあり、今後、費用対効果や採算第一主義を論拠に、「鉄道廃止・バス転換」へと協議を加速することが懸念される重大な局面を迎えている。

(3) 改正法の背景について「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。」ことなどを理由にしているが、JRに引き継いだローカル鉄道は「内部補助」制度で維持継続させるといのが国鉄分割・民営化の前提となっており、枠組みが破綻したなら、地方交通線を維持するために国鉄分割・民営化の構造矛盾を根本的に見直すことが求められている。国会の審議では、斉藤国土交通大臣が、2015年にバスに転換された日高線(鶴川く様似間)について、「利便性が向上したとの評価が得られた」などと答弁したが、これは回答者がわずか51人の鉄道・運輸機構のアンケートに基づいたものであり、日高広域連携推進協議会が実施した回答者1493人のアンケート結果では、満足度は『普通』が最も多く、「日高線ならバスより乗車時間が短く便利だった」「バスが2台から1台になり混雑し、定期券を買ったのに毎朝学校まで親に送ってもらっている」など、バス転換により、利便性も公益性も損なわれている実態が浮き彫りとなっている。

(4) この間、国は道路・港湾・空港に



は巨額の予算を投入する一方、鉄道関係の予算は、もっぱら整備新幹線関連が中心に組まれるなど地方交通線の整備に対する支援はあまりにも不十分であった。また、政府が地域公共交通利便性増進事業として、都市鉄道に初めて鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じて1166億円の融資を予定しているが、その大部分が「なにわ筋線」（新大阪〜難波）に充てられることになるなど、地域鉄道が置き去りにされている。

また、改正鉄道事業法では、鉄道の事業者が地元の自治体や住民などの合意を得られれば、国の認可がなくても届け出だけで運賃設定ができる「協議運賃制度」が創設された。海外等では地方鉄道の期限付きの運賃無料や気候問題から運賃無料や値下げなどで乗客数を増やしているが、赤字だけを理由とした運賃値上げは、乗客離れをおこし公共交通を衰退させることにつながりかねないものである。マイカーを移動手段としていた世代の高齢化に伴い、全国で運転免許返納数が2021年度約51万人、2022年度約44万になる中で、誰もが安全で安心して利用できる公共交通の役割がますます重要になっている。

(5) 地球温暖化が原因ともいわれている自然災害が年々深刻になる中、鉄道も甚大な被害を受けている。2016年の台風被害で不通になった根室線（富良野〜新得間）は、7年半復旧せずバス代行がされてきたが、沿線自治体が鉄道廃止・バス転換に同意した。これにより2024年3月31日をもって廃止が決定し、JR北海道が沿線自治体に計20億9000万円を支払うことも決まった。富良野市の『鉄道未来の会』の宮田均代表（同市市議）は

「JR北海道は新幹線と不動産に偏っている。国が『観光立国』『移住促進』等を掲げるのなら、鉄路を使う文化や地域の思いを継続する公共交通機関としての役割がある」と述べ、また新得町の『根室本線の災害復旧と存続を求める会』は、3月7日、北海道知事あてに「鉄道存続の署名」8416人分を提出するとともに、22日には廃止対象の沿線首長に「拙速に铁路廃止・バス転換に合意しない」旨を要請するなど運動を継続してきたが、廃線を止めることはできなかった。

また、2022年8月の豪雨により、JR東日本津軽線と米坂線が不通となったが、JR東日本は4月27日、青森県の津軽線について、復旧

に6億円かかるとしてバスや乗り合いタクシーで代替する案を県や沿線自治体に示した。同時に、4月25日、米坂線の一部区間について、存続の協議を地元自治体に呼び掛ける」と発表するなど、災害を契機に廃線を強行しようとしている。国による公的助成制度の更なる拡充と合わせて、JRに対しては地域公共交通としての社会的責務を果たすよう求めていくことが重要である。

(6) JR各社の2022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日に発表されたJR北海道の2022年度決算は、行動制限の緩和などにより、連結営業収益は、1337億円となり、前年度に対して234億円増加しているが、2019年度の連結営業収益と比較すると85%にとどまっている。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はに至らず、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JR東日本の2022年度決算は、コロナ影響からの回復により、営業収益は前期比12.1%増の2兆4055億円となった。これに伴って営業利益は1406億円（前期は営業損益1539億円）、経常利益は1109億円（前期は経常損益1795億円）、親会社株主に帰属する当期純利益は992億円（前期は親会社株主に帰属する当期純利益949億円）となった。期末決算として、3期ぶりに営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益が黒字転換となった。

#### 【東海会社】

4月26日に発表したJR東海の2022年度決算は、新型コロナウイルス感染症拡大を受けたものの、東海道新幹線・在来線の利用が増加し、連結営業収益は増加した。営業費は、物件費やグループ会社における売上原価の増等により増加したが、増収・増益の決算となった。営業収益は前期比49.7%増の1兆4002億円、運輸収入は前期比62.8%増の1兆699億円、営業損益は17億円、経常利益は3074億円となった。また、親会社株主に帰属する当期純利益は、2194億円となった。

## 【西日本会社】

4月28日に発表したJR西日本の2022年度決算は、新型コロナウイルス感染症拡大第7波及び第8波収束後の需要回復に加え、全国旅行支援や水際対策緩和等の効果もあり、連結・単体ともに3期ぶりの黒字化を達成し、いずれも通期計画を上回った。運輸収入は前期比14・2%増の6945億円、営業収益は前期比13・5%増の1兆3955億円、営業利益は389億円、経常利益は274億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する当期純利益は594億円となった。

## 【四国会社】

5月10日に発表したJR四国の2022年度決算は、新型コロナウイルス感染症の影響により、前々年、前年に続く過去3番目に低い営業収益、営業利益となった。また、国からの支援策である機構への貸付制度活用のための資産現金化を進め、それに伴う売却益を積み上げるなどした結果、経常利益は黒字となった。営業収益は対前年度124億円増の435億円、営業損益は対前年度50億円改善の171億円、経常利益は対前年度33億円改善の3800万円となった。親会社株主に帰属する当期純損益は、対前年度51億円改善し、5000万円となった。

円となった。

## 【九州会社】

5月12日に発表したJR九州の2022年度決算は、新型コロナウイルス感染症の影響はあったものの、需要の緩やかな回復により、対前年度で連結営業収益、営業利益、経常利益、当期純利益すべて増収・増益となった。営業収益は対前年537億円改善の3832億円、営業利益は対前年303億円改善の343億円、経常利益は対前年264億円改善の357億円、親会社株主に帰属する当期純利益は対前年331億円改善の638億円となっている。

## 【貨物会社】

5月13日に発表したJR貨物の2022年度決算は、マンション販売や東京レールゲートEAST等建物貸付の好調だったため、新型コロナウイルス感染症や物価上昇による消費低迷はあったが増収となった。しかし、減価償却費や修繕費用の増加により赤字となった。営業収益は対前年10億円増の1876億円、営業損益は対前年51億円減の36億円、経常損益は対前年46億円減の43億円、親会社株主に帰属する当期純損益は対前年26億円減の40億円となった。

## 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) JR発足から36年が経過したが、コロナ感染拡大による減収・赤字を口実に、人減らし「合理化」、無人駅や委託の拡大、労働条件の改善が進められる中、安全・安定輸送が脅かされ、収支が一定改善されても利益最優先の経営が続けられている。同時に、地域公共交通活性化再生法の改定を受けて、公共交通の切り捨てが進むことが危惧されている。

コロナ禍に加え、脆弱な経営基盤のJR北海道・四国は、「自立経営」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JR貨物においては、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、それを理由に更なる賃金抑制、労働条件の切り下げが行われている。

本日は、昨年11月11日、国土交通省に対し、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およびJR九州会社の安定経営確立に向けた助成策継続、地方交通線の維持・存続・活性化、自然災害等による鉄道復旧支援や鉄道インフラ基盤の整備、安全・安定輸送のためのホームドアの設置や必要な要員配置と検査体制の確立、路線廃止手続きのための鉄道事業法の見直しなど、喫緊する政策・制度課題について要請を行ってきた。さらに、2月27日には、23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・貨物会社への一定の支援策が講じられたが、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ながら、政府および関係省庁への要請行動を取り組んできた成果であり、引き続き、運動の強化が求められている。



(2)

JR各社の安全について、JR東日本では、東京駅で東北新幹線「はやぶさ25号」が、車いすの乗降用スロープ板をつけたまま発車し、清掃員が補助板を足で踏んで外したものの、列車は停車しなかった。また、3月2日、川越線で、指扇駅を発車した下りの列車と、川越市の南古谷駅を発車した上りの列車が、およそ600メートルの距離まで接近する「デッドロック事象」が発生した。

JR西日本では、1月24日の大雪で、京都線を中心にポイント不転換により8時間以上停車し、16名の乗客が救急搬送される事態となった。

また、3月23日、芸備線備後八幡駅～内名駅間で、線路内の落石と接触し脱線した。さらに関連会社では、2月17日「あわや触車事故」、2月18日墜落事故(腰骨折)、2月19日防護工梁撤去作業での死亡労災など連続して事故が発生している。

国土交通省・運輸安全委員会は、2021年12月28日発生した山陽線(瀬野駅～八本松駅間)での脱線事故について「コンテナに積載された積荷による左右偏積が主たる要因となっており、発生したものと考えられる」とし、JR貨物及び利用運送事業者に対し、積荷運送に携わる会社間で十分に情報を共有し、周知徹底

することなどの再発防止対策を示した。

JR・関連会社において輸送障害や労災事故が相次いで発生しているだけに、JR各社に対して、団体交渉をはじめ「労使事故防止委員会」(仮称)の設置、実態を把握に向けた調査・点検活動の強化、労働条件の改善を含めた対策、行政への要請など安全・安定輸送を守るための取り組みが求められる。さらに、委託先での「直接交渉」や国労への組織化、委託の拡大を許さない闘いも重要である。

(3)

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、「同一労働同一賃金」を基本に闘いを進めてきたが、引き続き、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」も活用しながら闘いを強化しなければならない。

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、具体的な要求についての議論を職場から深めてきた。さらに、JR各社の70歳までの雇用については、希望者全員、例外的に認めるなど会社によって様々であるが、この背景には、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り、JR各社の労働条件を共有しながら、働きやすい職場をめざし奮闘しなければならない。また、高齢者雇用安定法は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・関連職場に導入させない闘いが問われている。

(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193回拡大中央委員会において今年度の期末手当に対する「考え方」を確認し闘っている。すでに、23春闘期に

交渉・妥結整理した各社の結果は、JR東海が2・70カ月(対前年0・5カ月増)、年間臨給のJR西日本は夏季手当分2・10カ月(年間臨給対前年1・06カ月増)、JR九州は、2・15カ月(対前年0・51カ月増)となった。

一方、5月12日に要求書を提出したJR北海道は〇・〇〇カ月(対前年〇・〇〇カ月)、東日本は〇・〇〇カ月(対前年〇・〇〇カ月)、四国は〇・〇〇カ月(対前年〇・〇〇カ月)、貨物会社は〇・〇〇カ月(対前年〇・〇〇カ月)、ソフトバンクは〇・〇〇カ月(対前年〇・〇〇カ月)の回答があった。今後取り組まれる2023年度年末手当について、JR各社ともコロナウイルス感染症を口実とした大幅な期末手当の削減が強行され、かつてなく不満が高まる中で、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)

本部は、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2023年3月31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538名で、前年同期比で14名増加となった。また、従事歴証明者数が1510名と前年同期比で38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、JR6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JR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14回の口頭弁論が行われているが、被告(運輸機構・JR東日本)は、自らの責任を一切認めない態度に終始している。

JR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、今

後とも国労全体の課題として受け止め、裁判の動向を注視しなければならない。関係省庁や鉄道・運輸機構はもとより、JRに対して被害者救済、遺族補償の継続や健康診断体制の充実等を求め、引き続き運動を継続し、各級機関や鉄道退職者の会との連携を深めていくことが必要である。

## 2. 2023年春闘の取り組み

(1) 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増加傾向にあり、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。

(2) 昨年7月10日に実施された参議院議員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、政府は昨年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。

(3) 新型コロナウイルス感染拡大は、人の往来を抑制したため、鉄道・航空・観光・飲食などを中心に大きな影響を与えた。政府統計による企業利益剰余金(内部留保)は516兆円と10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1126万人(21.4%)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5%程度の賃上げをめざした。また国民春闘共闘委員会は「誰でもどこでも時給1500円以上、月22万5000円以上の産業・企業内最低賃金」や法定最低賃金「全国一律、1500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

げ要求とした。「23けんり春闘全国実行委員会」は「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1500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」をめざすとした。

(5) 国労は1月28日に第193回拡大中央委員会を開催し、基本給(平均)の4.8%相当額、13000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13日に各社一斉に提出し、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)とした。3月15日の回答指定日に向け、2月27日に大衆行動として「2023年春闘勝利!国労中央総決起集会」をリモートやビデオメッセージを活用しながら、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13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11022円・3.69%で昨年同時期比4765円・1.58ポイント上回った。また中小組合(300

人未満)の平均は8456円・39%となり、昨年同時期を3362円・1・33%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なかではあるが、徐々に回復傾向に向かっている。JR各社において、定期昇給の完全実施とベアを勝ち取ることができた。

### ―闘いの到達点と今後の課題―

国労は2023年春闘を闘うにあたり、2022年春闘の総括から、全組合員参加の取り組みを追求した。そのため、「第一に全組合員が参加する職場からの春闘構築をめざし、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携し、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」ことを目標としながら、全力で闘いを進めた。

JRの構造矛盾の解決に向け、2月27日には本部とエリア本部代表により、立憲民主党、社会民主党、共産党、国民民主党、れいわ新選組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JR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、JR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、同時に駅頭宣伝行動を行った。午後からは「2023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、エリア本部・全国貨物協議会からの報告とビデオメッセージでの決意表明を受けてきた。また全国をリモートでつなぎ、全国の各職場から闘う意思統一を図った。

賃上げ要求については、中央戦術委員会において「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4・8%相当額、13000円を基本とする」統一要求とすることと一致した。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カ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193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。

2023年度の新賃金交渉は、JR7社とも引き続き新型コロナウイルス感染の影響を受けた状況の中での交渉となったが、離職者の増加や物価高が続く中において国労が訴えてきた大幅賃上げを求める主張や職場からの闘いにより、JR各社やグループ会社においてもベアを勝ち取ることができた。

労働条件を変えられるのは労働組合だけでなく、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・拡大へとつなが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つた。

## 3. 組織強化・拡大の取り組み

国労は昨年(第91回定期全国大会)において、「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―の中間総括を行なうとともに、組織強化・拡大の取り組みに全力をあげること意思統一してきた。

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16日の第2回中央執行委員会において、「組織拡大対策会議」の設置を確認し、「組織強化・拡大の具体的な運動の展開について」(闘争指示第3号)を発して来た。

9月26日に開催した「各エリア本部委員長・書記長合同会議」の中で「第1回組織拡大対策会議」を設置し、それ以降、3回にわたる「組織拡大対策会議」を開催し、組織強化・拡大の進捗状況や組織拡大が実現に至る背景

など、成果や課題について報告し学び合ってきた。

## (1) 組織強化・拡大の具体的な運動の展開について

第91回定期全国大会で決定した方針に基づき、引き続き「組織強化・拡大の具体的な運動の展開」の再強化をはかることを確認し、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めざすこととした。

同時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を確認し、その実現に向け、第一ゾーン・第二ゾーンごとに中間総括を行う中から、次への課題を明らかにしてきた。

「全国エリア組織部長会議」「全国エリア・地方組織部長会議」をはじめ、各機関の組織対策会議への派遣を行いながら、組織の現状や課題についても認識を一致させ、全職場から取り組みを強めた結果、これまで〇〇名の組織拡大を実現することができた。

しかし、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の影響は続く中、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かなかもてない状況からも、組織対策は依然として厳しい状況が続いている。

## (2) 組織拡大の現状と課題について

この間の組織拡大の背景には、身近な国労組合員がつながりをもち続け、仲間の不安や悩みを掴み、様々な助言や解決に向けた献身的な取り組みを続ける中から、分会や国労組織への信頼や共感へと結びつけ国労加入に結びつけてきている。何よりも「一緒に国労で頑張りたい」との強い思いで、国労加入を訴えてきた仲間の努力に尽きるものともいえる。

そして、これら組織拡大の実現によって、「①個人的なつながりを機関とのつながりへと広げることができた。②次世代組合員に国労加入に向けた経験をさせることで次世代組合員自身の自信へと結びついた。③組合員がいない職場でも、オルグでつながり組織拡大を実現できるという展望につながった。④国労に加入によって組合員から「もう一人の仲間を」との声が生まれ機関の活性化へとつながった。⑤加入した仲間がさらに新たな仲間を勧誘して国労加入につながっている」など、1人の仲間が国労加入することによって、国労組織にとっては何倍もの力につながってきている。

各職場の現状は、この間、コロナ禍による業績悪化を理由としたJR各社における賃金抑制や各種手当の削減、期末手当の低額回答に加えて、要員削

減や効率化施策がより一層加速化する中で、不平や不満、悩みが鬱積し、若手社員の離職問題はJR各社とも共通の深刻な課題になっている。

各エリア・地方でも国労加入の実現には至らないまでも、職場に渦巻く不平等や不満を国労が丁寧に拾い上げ、会社に対して労働条件改善の様々な運動を通じて「労働組合の必要性」や「国労の優位性」を広げる努力が強められ、その結果として、国労へ信頼を寄せ、共感する仲間を数多く作り出してきていることに自信と確信をもつことが重要になっている。

引き続き、組織拡大の実現に向け、全組合員がその必要性について意思統一を深めるとともに、あらゆる接点を生かして国労加入を訴え続けることが大切である。

国労組織の現状を見るならば、再雇用社員は増大し、それに伴う定年退職者も数多く出始める中で、「次世代の育成」は急務の課題であり、本部は「次世代の育成」に重点を置いた運動の継承と発展に向け、これまでも「フクシマ交流会」「中央労働学校」「青年・女性部学習交流会」「組織強化・拡大経験交流集会」「オキナワ平和行進」などの各種行事や国鉄新聞での青年・女性部紹介や新たな仲間を迎え入れるための本部ホームページの活用

努めてきた。

引き続き、「組織・運動・財政」を次世代へと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組織強化・拡大の取り組みを強めていかなくてはならない。





### 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36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、現場では若年での離職者の増加により技術継承などが大きな課題となっている。これは鉄道の安全問題に直結するものであり、JR世代への技術継承は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」を发出し、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が不可欠で、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ゾーンの中間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働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ぬ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。今年4月に「地域公共交通活性化再生法改正法案」が可決・成立した。今回の改正法の骨格をなす『再構築協議会』は、沿線自治体や鉄道事業者の要請を受け、国が意見を聞いた上で設置を決定するが、ローカル線に沿ってバスを走らせるといった実証事業について、国が費用を補助し、事業結果を踏まえ、関係者間で「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決めたいうえで、いずれかで合意できれば、協議会は「再構築方針」をまとめるというもので、衆参両院において、「結論が出ない場合であっても協議を打ち切る」となく、丁寧な合意形成に努め、合意のない交通手段の再構築等を行わないこと」などを旨とする附帯決議も採択された。

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、2022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ぬ。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。

2022年2月にロシアがウクライナへ軍事侵攻を開始し、世界中でロシアに対する非難と即時停戦の声があがったが、戦闘は激しさを増し、原発施設への武力攻撃や核兵器使用などの懸念が継続しており、見境のないミサイル攻撃によって市民の犠牲も増え続けている。このような情勢の中で岸田政権は、ウクライナ戦争および中国や

北朝鮮との安全保障上の緊張の高まりを理由に、「専守防衛」から「敵基地攻撃能力の保有」など安全保障政策の見直しを加速している。

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て沖縄県が不承認の判断を下したにもかかわらず、民意を無視し続け、土砂投入を強行している。

今こそ立憲野党とともに、岸田政権の暴走を止め、平和憲法を守るために、平和フォーラム・平和運動センター等との行動を一段と強化し、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77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、健全かつ正常な労働関係確立をめざす。

- (4) 2024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 2024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 規制緩和と政策の見直し、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

### 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

### 6. 教育・文化・宣伝活動の強化

- ① 職場の諸要求実現にむけた共同行動の強化
- ② 関連労働者の組織化と鉄関労働運動の強化
- ③ 青年・女性部活動の強化
- ④ 鉄道退職者の会との連携強化
- 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 2024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

- 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 CO<sub>2</sub>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36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きている。一方、東京一極集中、非正規労働者の増大、医療・介護・福祉・公衆衛生などを切り捨てが生活・将来不安を増大させ、少子・高齢化が進行する中、地域は疲弊・衰退の一途をたどり、鉄道利用者は減少している。また、気候変動が原因とも言われる自然災害が多発する中、水害や土砂災害など甚大な被害が深刻になり、地方の鉄道も大きく影響を受けている。

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的な最低限度の生活を営む上で欠かさないもので

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、重大事故や輸送障害も相次いで発生していることから、安全と公共性の確保を求めていくことが問われている。

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し、全力をあげることとする。同時に、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強化しなければならぬ。

(2) 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、「65歳定年制」と60歳以上の労働条件改善の闘いを強める。同時に「雇用によらない働き方」を、JR・関連に導入させない運動が求められる。

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・遠距離通勤の解消等など、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貨物における労働者犠牲の人員費抑制策に反対し、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。

(3) 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）の設置を求めている。

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 コロナが終息されない中、感染した場合の「有給休暇制度」や「ワクチン接種」への助成金の実現をめざす。

(4) 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。

(5) 「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区間をめぐる「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。

(6) 新型コロナウィルス感染拡大防止に向けた取り組み。

本部は、組合員・家族の命と健康を守る立場から、「5類」に変更となつた以降も、感染拡大が懸念される中、国労から感染者を「出さない・拡げない」ことを基本に状況の変化に応じた指示を発信してきた。

また、調査部と協力しながら各社の対応について調査を取り組み、各エリアで共有し、感染した場合の「有給休暇制度」の確立やワクチン接種の助成金など全国統一要求として取り組みを進めてきたが、コロナが終息しない中、引き続き取り組み強化する。

また、コロナ感染について、全国で2名の組合員が労災認定されているが、厚生労働者は、「5類」に変更しても業務に起因して感染したものであ

ると認められる場合には、労災保険給付の対象となるとしている。同時に「労災手続き」について、組合員が多大な負担も強いられている実態もある中、会社の責任において「労災手続き」を行わせることを求めていかなければならない。

## 2. 2024年春闘の闘い

(1) 2023年春闘は、企業の収益は回復傾向にあるものの、引き続き新型コロナウイルス感染症が経営に大きく影響を与えているという情勢のもと、物価上昇などによる可処分所得の減少など厳しい状況を背景にしながら闘われた。

(2) JR各社の回答は全社ともにベア回答、定期昇給については完全実施となり、JR北海道が1000円、JR東日本が所定昇給額の1/4+4000円、JR東海が1000円、JR西日本が3000円、JR四国が2000円、JR九州が3000円、JR貨物が基本給に0.1%(平均300円)+700円のベア回答となった。

(3) 2023年春闘では、全組合員が参加する「職場からの春闘」をめざす

し、地域春闘の構築とJR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。2024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症による影響もあるが、総じて回復傾向にある中において、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) 2024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、JR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 JR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JR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に反対し、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―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押し出して、要求獲得をめざすこととする。また、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



ける格差は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、2023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) 年間要求月数〇カ月を基本とし、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、年間要求月数〇カ月を基本とし、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

新年度の今年4月1日から、医療や年金など社会保障の制度が変更された。出産育児一時金は、出産にかかると費用が年々増加していることから、経済的な負担軽減を目的に、これまでの原則42万円から50万円に引き上げられた。8万円の引き上げ額は、制度が創設された平成6年以降、最大である。また、年金支給額が変わり、支給額は3年ぶりに前の年度より引き上げられ、67歳以下は2.2%、68歳以上は1.9%それぞれ増えた。自営業者らが受け取る国民年金は、67歳以下の満額で、月額6万6250円と1434円増えるほか、68歳以上は月額6万6050円と、1234円引き上げられた。また厚生年金は、いずれも67歳以下の会社員だった夫と専業主婦のモデル世帯では、月額22万4482円と4889円

増えた。

ただ、支給額の伸び率は将来の給付財源を確保するための「マクロ経済スライド」と呼ばれる措置により、物価や賃金の上昇率よりも低く抑えられているため、実質的には目減りすることになるのが現実である。

また政府は、少子化対策の新たな財源を、医療保険料に上乘せする形で集める方向で与党との調整に入っている。消費税に比べると日々の負担感は和らぐが、一定の支払いが生じる点では同じであり、国民の反発が強い増税を避けたいとする一方で、すでに社会保険料の負担も重く、公平感のある負担の仕組みづくりには課題も残る。

2022年10月、政府は、現在使われている健康保険証を2024年の秋に廃止し、マイナンバーカードへ一体化した形に切り替えると発表した。4月27日に、マイナンバー法改正案が、衆院本会議で与党などの賛成多数で可決した。改正案が成立すれば、政府は2024年秋に保険証を廃止する方針となっている。カードを持たない人が保険診療を受けるには、新たに発行する「資格確認

書」が必要になる。一方、今の健康保険証を廃止して、マイナンバーカードに統一するための関連法案に対し、反対の声が広がりを見せている。頻発するマイナンバーのトラブルも後を絶たず、医師らでつくる全国保険医団体連合会(保団連)などが5月18日、東京・永田町の議員会館で会見し、

ネットなどで計約67万人分の反対署名を集めたと明らかにした。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

昨年の第91回定期全国大会において、「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」の中間総括を行なうとともに、国労の最重要課題でもある組織拡大の実現に向け、全機関

が一丸となって取り組みを強めていくことを確認した。

そして昨年9月26日に開催した「各エリア本部委員長・書記長合同会議」において、「組織拡大対策会議」を設置し、「組織強化・拡大の具体的な運動の展開について」(闘争指示第3号)を発して、この間、組織強化・拡大運動を強めてきた。

組織の現状はより厳しさが増している状況の中でも、2022年度において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により、〇〇名の組織拡大を実現することができた。新たに仲間を迎え入れることができたのも、国労運動の原点ともいえる職場・分会における献身的な努力や地道な取り組みの成果に他ならず、こうした職場や分会、各級機関での運動や取り組みに学び、一人ひとりの組合員が自らの職場・機関の中で考え、行動を実践していくことが求められている。

新型コロナウイルス感染症は、季節性インフルエンザ同等の「5類」へ引き下げられ、JR各社及びグループ・関連会社の経営状況も改善の兆しを見せ始めているも

の、その反面でコロナ禍による運輸収入の減少や少子高齢化の到来などを理由に、JR各社の要員削減や効率化などの諸施策は今以上に加速していくことが容易に想定される。すでに職場での不平や不満は増大し、会社の将来展望さえ見えない若手社員の離職問題は各社に共通する深刻な課題となっている。

それだけに今こそ原点にかえって、こうした職場に渦巻く仲間の不平・不満を丁寧に取り上げ、現場長交渉や団体交渉などあらゆる話し合いの場を通じて、会社に対して粘り強く改善を求めていく労働条件改善の取り組みを強めていかなければならない。

とりわけ新規採用者対策では職場配属後の取り組みがより重要なことから、直接、加入の働きかけを行う分会において「組織拡大をするために今何ができるのか」を議論し合い、拡大対象者へのオルグ等、具体的な運動や行動へと移していくことが求められている。

同時に、各エリア本部や地方本部との連携を強めながら、拡大対象者に国労運動を広く宣伝するためのHPやSNSの積極的な活用が求められていることから、本

部ホームページの充実化を一層はかることとする。

これからの国労組織を展望したとき、組織拡大は最重要かつ必須の課題となっており、それを支える「次世代の育成」は急務である。組織強化・拡大を全ての闘いの集約点としながら、あらゆる諸闘争とも結合し、次世代の「つながり」をより強固なものとしていくため、学習と交流の場づくりを基軸としながら全機関が一丸となって取り組みを進めることとする。

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・拡大の具体的な運動の展開」の意義を深め、意思統一を行うため、本部は全国オク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、統一ゾーンと運動し、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を取り組むとともに、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93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 2024年1月末に招集を予定している第194回拡大中央委員会までを第一ゾーンとする。

② 第194回拡大中央委員会で議論と中間総括を踏まえて、2月から第93回定期全国大会までを第二ゾーンとする。2024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 「経験交流集会」での中間総括を踏まえ、第93回定期全国大会まで、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みを強化する。

青年部の活動について

青年部は、今後の国労運動の担い手としての意義が問われている。この

間、労働条件の改善、平和を守る闘い、安全・安定輸送の確立、JR採用者の国労加入の促進と、平和学習交流にも力を入れて活動してきた。拡大中央委員会や青女家中央行動に合わせて学習交流会を開催し、運動の底上げを図っている。

また、貨物の青年部要求の交渉をはじめ、労働法制改悪問題、平和問題や原発問題など青年の視点から取り組みを進めている。この間加入した仲間からも、国労に対する期待や共感が寄せられているもとで、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 JR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・女性部」を中心とした交流・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、「附帯決議」を守らせる取り組みを行う。

③ 新型コロナウイルス感染症拡大のもと、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・女性部」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。

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EVERPrime」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。そのためにも相互扶助の視点からも、組合未加入者への声掛け運動とあわせ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。

### 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おり、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60歳定年退職時に「鉄道退職者の会」への賛助会員登録など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・生活実態アンケート調査は、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り、大きな役割を果たしている。

組織が減少する中、全体の回収率を上げることや組織拡大を視野に入れて取り組むことを重視する中で、各エリア・地方本部の奮闘により、未加入者、他労組の集約数は増加しており、他労組から集約した意見・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ている。

また、職場実態の調査・点検活動にとどまらず、地方では宣伝活動とともに利用者アンケートなどを取り組み、

安全・安心な鉄道の構築をはじめ、利用者サービスを守り向上させる取り組みと、会社や国交省・運輸局交渉や要請行動につなげている。

一方、労働者の詳細な実態が掴みにくいなどの意見も寄せられていることから、調査・点検活動の意義や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。

今後も、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、労働条件の改善と安全・安定輸送の確立、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を取り組んでいるが、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、2024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推し進められている。

こうしたなかで、安全で安心して明るく健康に職場で働き続け、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レーション・サークル活動など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

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

岸田政権は、ウクライナ戦争および中国・北朝鮮との安全保障上の緊張の高まりを理由に、改憲に向けた動きと安全保障政策の見直しを加速してきた。自民党をはじめとする改憲勢力は改憲議論の実績作りのために憲法審査会の開催を強行し、衆議院においては昨年の通常国会で16回、臨時国会では7回、今国会においても定期的な開催が既成事実化された。

また辺野古新基地建設の強行、重要土地調査規制法や経済安全保障推進法など「憲法改正」を伴うことなく実質

的に戦争をできる体制整備が政権の独断で進められている。

こうしたなか、岸田政権は昨年8月にGX(グリーン・トランスフォーメーション)実行会議を立ち上げ、ウクライナ戦争と気候変動危機への対応を理由に、原発を最大限活用する方向へと政策転換を図ったが、東京電力は福島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、福島第一原子力発電所で増え続ける「トリチウム汚染水」の海洋放出の準備を着々と進めている。

国労は昨年11月26日〜27日に10回目の節目を迎えた「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、第11回国労フクシマ交流・視察学習会を実施する。

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なってきたが、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12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2・1万人(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、岸田政権は福島第一原発事故以来、「原発の依存度を低減」とするこれまでの方針を転換し、原子力の最大の活用、原発再稼働の推進と新增設、運転期間制限(現行原則40年、特別に60年まで)の撤廃、高速炉や小型原発、核融合炉の開発推進などを掲げ、原発積極推進に大きく舵を切った。

一方、2023年度予算案の防衛

費関係は、11年連続で増加し、過去最高を更新し2022年度予算の1・3倍の6兆8千億となった。安倍政権下で、これまで違憲としてきた集団的自衛権の行使が容認されたが、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、歴代政権がみずから課してきた「専守防衛」が形骸化され、いままた敵基地攻撃能力の保有により、「戦争する国づくり」へとひた走り続けている。

また、米軍普天間基地の返還合意から26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9年が過ぎたが、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はいまだに後を絶たない現状にある。

2017年7月に採択された核兵器禁止条約(TPNW)は、人道的立場から核拡散防止条約(NPT)を補完するものとして2021年1月に発効した。2023年4月現在、署名国は92か国(地域)、批准国は68か国(地域)となり、この1年間でさらに拡大している。この間、日本政府は核保有国と非保有国の「橋渡し役」をつとめると釈明しながら、一貫してTPNWへの不参加の態度を取り続けている。非核三原則を「国是」と言いながら、

実質的にこれを破壊する核大国の動きを制御できない日本政府に対して、戦争被爆国として果たすべき役割と努力を求めるために広範な世論をつくり出していかなくてはならない。

憲法施行から76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2万5千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1970万人を代表している。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、連帯基金カンパを取り組んだ。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系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、市民を巻き添えにした戦争は許されない。

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かげ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



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を取り組む。

## 11. 政治闘争の強化について

昨年7月に行われた参議院議員選挙で、岸田首相の率いる自民党が、改選議席125席のうち過半数の63議席を獲得した。一方、野党第一党の立憲民主党は17議席の獲得にとどまった。また憲法改正に前向きな自民・公明・維新・国民を合わせた4党で非改選議席を含めて177議席となり、憲法改正発議に必要な3分の2を上回ることもなった。

昨年12月16日には国の外交・防衛政策の基本方針である「国家安全保障戦略」をはじめ、「国家防衛戦略」、「防衛力整備計画」のいわゆる安保3文書の改訂について閣議決定のみで決定したが、これまでの平和主義、専守防衛のあり方を根底から変える重要課題であるにも関わらず、国会での議論も避け、民主主義をないがしろにする政治手法は、安倍・菅政権となんら変わりなく容認することはできない。

加えて岸田政権は、「台湾有事」を名目に、南西諸島への自衛隊配備強化、軍事費GDP2%への増大を打ち

出すなど、安倍・菅政権以上に改憲・軍拡路線を鮮明にしている。

岸田首相は、第211回通常国会の施政方針演説で、防衛力の強化について5年間で43兆円の防衛予算を確保するため、毎年4兆円の新たな安定財源が必要だと強調したが、増税や国民負担については触れなかった。しかしながら、ロシアのウクライナ侵攻を理由に、軍拡や改憲への機運へつなげようとする動きもある。

改憲勢力は災害時などの国会議員の任期延長の必要性について、国会機能の維持（立法機能、行政監視機能）のためとして、緊急時の国会議員の任期延長の憲法改正について、まずは緊急事態条項の改憲発議をめざしており、憲法9条の改悪に連なる動きは今後も強まることが想定される。

こうした情勢のもと、改憲発議を阻止するため、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つて、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. 全国交通共済生協およびこくみん共済COOPの加入促進について（別途）

## 14. 労金運動の推進について

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る、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。

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。

# 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

自動車協議会

ソフトバンク協議会

# VII. 闘いの展開

1. 新執行部の成立は○月○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、○月に開催する。

# VII. 財政の確立

2022年度予算は、○○○○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。







