

2024年1月27日
新橋交通ビル

第194回拡大中央委員会議題 「当面の闘争方針（案）」

第194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！
- ◆ 2024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北海道・四国・貨物ならびに九州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. 2024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 92 回定期全国大会を昨年 7 月 27 日から 28 日に開催し、組織強化・拡大を最重要課題とし、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、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影響を与えてきた新型コロナウイルス感染症は終息へ向かっているが、この間の移動や外出の制限、在宅勤務やテレワーク等の拡がりなどにより、私たちの生活や働き方は大きく変化してきた。そうした状況の中においても、エッセンシャルワーカーとして医療現場をはじめ、感染のリスク・不安と闘いながら、公共交通の安全・安定輸送の確保に取り組んできた。

J R が発足して 37 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、J R と J R グループで働く仲間を迎え入れてきたが、時代の変遷と共に国労組織を取り巻く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)」を提起して運動を強化し進めてきたが、今年度が最終年度となっている。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。あわせて財政、運動についても提起し、運動を進めてきたが、厳しい状況が続いている。今年度は 5 年ビジョンの最終年度にあたることから国労総体として、本部はもとよりそれぞれの機関においても総括を行うことが求められている。2024 年度以降も厳しい状況が続くことが予想されるが、国労運動の継承と更なる運動の前進を進めるために、運動が構築できる組織をつくることが求められている。次期全国大会では具体的なものを示すことができるように議論を行っていきたい。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つくりあげ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 1 号を発出し、全力をあげて組織拡大に取り組んできた。そ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、新たな組織強化・拡大に向けた運動を提起し運動を展開してきた。「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なう中で、職場における労働条件改善を勝ち取り組織強化・拡大につなげる必要がある。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線区を公表したJR北海道は、路線の廃止やバス転換が相次ぎ、根室本線の一部区間についても廃止・バス転換することが合意に至っている。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各社に対して抜本的な経営の改善策などの経営努力が求められている。

昨年10月に改正地域公共交通活性化再生法が施行されたが、JR西日本は広島県と岡山県を走る一部区間について、沿線自治体などと協議する「再構築協議会」の設置を国に要請した。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構築が求められている。

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。

国労として、地域公共交通を守る立場から今後も利用者、沿線自治体や沿線の住人と連携し地域公共交通の維持に向けて連携し取り組むことが必要である。

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ており今後も想定されるが、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。

こうしたことから、2024年春闘を闘うにあたり2023年春闘の総括から、全組合員参加の取り組みを追求する。

第一に、全組合員が参加する職場からの春闘構築をめざす。そのために職場実態点検から要求を確立し、改善行動を展開する。また職場・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、厳しい労働環境に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地域春闘を構築する。

第三に、JR北海道や四国、貨物に顕在化している経営に関わる構造矛盾の

解決、整備新幹線開業による並行在来線の経営問題、改正地域公共交通活性化再生法などによる鉄道政策の取り組みと安全・安定輸送確立に向けた闘いを強化する。

一方、岸田首相は改憲発議に向けて「党内の議論を加速させるため、陣容の拡充など、強い思いを形で示す」としている。

新たな経済対策として、物価高の負担を緩和するための一時的な措置として所得税の減税を念頭に増収の増加分の一部を国民に還元すると強調しているが、財源となる原資については与党・政府内においても考え方の相違がある。岸田政権は官製春闘を引き続き掲げながら、所得税の定額減税や投資の促進、非正規労働者の正社員化の支援など、可処分所得を増やすための取り組みを進めたいとしている。しかし、自民党内での政治と金の問題などによる相次ぐ閣僚の辞任や派閥の政治資金パーティーの裏金問題が明るみになったことなど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、今後の政治決戦に勝利することが求められる。

2024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) 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した。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7億6,500万人、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133億4,000万回以上にのぼった。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。国内においても、これまで、「新型インフルエンザ等感染症（いわゆる2類相当）」が、2023年5月8日から「5類感染症」になり、法律に基づき行政が様々な要請・関与をしていく仕組みから、個人の選択を尊重し、マスク着用など自主的な判断に基づく対応に変わった。

(2) 一昨年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、現在も続き丸2年になろうとしている。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。ロシア国防省は2023年12月31日、ウクライナ軍が前日にロシア西部を攻撃した報復として、ウクライナ東部のハルキウ州を攻撃したことを明らかにした。ロシア軍は29日にもウクライナに対して軍事侵攻の開始以降で最大規模とされる攻撃を行い、あわせて41人が死亡するなど年末にかけても激しい戦闘が続いた。ウクライナは、2023年6月に大規模な反転攻勢に乗り出したが、戦闘はこう着状態に陥り、東部ではロシア軍の激しい攻勢にさらされている。また、プーチン大統領は2023年12月にロシア軍の兵士を17万人増やし、132万人規模とする大統領令に署名するなど、戦闘の長期化をにらんで兵力を強化する動きを見せてい

る。アメリカのシンクタンク「戦争研究所」は、西側諸国はロシアが国の人員や予算を軍事部門に総動員してくるのを見通すことができなかつたと指摘し、ロシアの大規模な攻撃は今後も続くという見方を示している。今年3月に大統領選挙を控えるプーチン大統領は、強いリーダーとしての姿を印象づける狙いがあるとみられる。

(3) イスラム組織ハマスが10月7日、イスラエルに大規模攻撃を行った。ガザ地区を実効支配するハマスの戦闘員などがイスラエル側に越境し、イスラエル政府によると民間人を含む1,200人以上を殺害した上、240人以上を人質として連れ去った。これに対しイスラエル軍はガザ地区での軍事作戦に乗り出し、南部の中心都市ハンユニスで、ハマスのガザ地区の指導者ヤヒヤ・シンワル氏が潜んでいる可能性があるとして捜索を継続している。イスラエル軍は主導権を握ったとする北部でも激しい空爆を続けていて、戦闘の犠牲になる民間人があとを絶たず、ガザ地区の保健当局によると開戦からの3か月で2万人以上が死亡し、5万3000人以上が負傷した。イスラエルは報復としてハマスが実効支配するパレスチナ自治区ガザ地区に爆撃を続け、双方に多くの犠牲者が出ている。

(4) 今年行われるアメリカ大統領選挙まで1年を切り、再選をめざす民主党のバイデン大統領と、返り咲きをめざす共和党のトランプ前大統領による選挙戦になるという見方が広がっていて、2人の争いとなった場合の全米の支持率は、ほぼ互角となっている。民主党はこれまでのところ、再選を目指すバイデン大統領以外に有力な候補者はいない状況で、一方の共和党は、トランプ前大統領が共和党支持層の60%近い支持を得てほかの候補者を大きく引き離しており、前回2020年と同じ、バイデン氏とトランプ氏による選挙戦になるという見方が広がっている。政治情報サイト「リアル・クリア・ポリティクス」がまとめた各種世論調査の平均では、仮に2人の争いとなった場合、全米での支持率は2023年末の時点で、バイデン氏が44.9%、トランプ氏が45.4%とほぼ互角となっている。バイデン氏は現在80歳、トランプ氏は77歳で、どちらが当選しても就任時の年齢はアメリカ史上最高齢となり、アメリカを新たに4年間率いていくことになる候補者の年齢も、選挙戦の大きな焦点となる。一方トランプ氏は、前回の大統領選挙の結果を覆そうとしたなどとして4回にわたって起訴されており、大統領選挙の日程と並行して自身の裁判も開かれる異例の選挙戦となっている。米東部メイン州のベロウズ州務長官（民主党）は年末の12月28日、2024年大統領選の同州予備選でトランプ前大統領の出馬資格を認めない判断を示した。21年1月の連邦議会襲撃事件をめぐり、同氏の出馬を認めないと判断したのはコロラド州最高裁に続き2例目となっている。また、無所属での立候補を表明したケネディ元大統領のおいのロバート・ケネディ・ジュニア氏が一定の支持を得る可能性があり、選挙戦にどのような影響を与えるのかも注目されている。

(5) 世界経済成長率のベースライン予測は2022年の3.5%から2023年は3.0%、2024年は2.9%へ鈍化する見込みで、歴史的（2000～19年）平均である3.8%を大きく下回る。先進国の成長率は、政策の引き締めの影響が出始める中、2022年の2.6%から、2023年は1.5%、2024年は1.4%へ鈍化する見込みとなっている。新興市場国と発展途上国の成長率はやや鈍化し、2022年の4.1%から、2023年と2024年はともに4.0%となる見込みとなっている。世界のインフレ率は、国際的な一次産品価格の下落が金融政策の引き締めと合わさり、2022年の8.7%から2023年は6.9%、2024年は5.8%へと安定的に鈍化する見込みであり、コアインフレ率は総じて、より緩やかなペースで鈍化し、大半の地域で、2025年まで目標値まで戻らない見通しとなっている。財政的余裕が限られている中、中期的な成長見通しを押し上げるには構造改革が重要であり、グリーン経済への移行を加速し、気候ショックへのレジリエンスを高め、何百万人もの食料の安全保障を改善するには、多国間の枠組みを強化し、ルールに基づいた国際協力プラットフォームを遵守することが欠かせなくなっている。

(6) 国内経済動向について内閣府が12月19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（2020年＝100、季節調整済み）は104.0と3か月ぶりに前月比0.9%低下した。9月は、堅調な自動車工業等の影響により上昇し、10月は、化学工業（除．無機・有機化学工業）等が上昇したことなどから、2か月連続で上昇していたが、11月は、自動車工業や電気・情報通信機械工業、汎用・業務用機械工業等が低下したことなどから、全体として3か月ぶりの低下となった。

(7) 昨年5月のサミット前までは、解散が間近に迫っているとの見方が多かった。解散のタイミングとして、①首相が2月のウクライナ訪問を生かした4月、②サミット効果を生かし、6月の通常国会閉幕前後、③内閣改造・自民役員人事のタイミングを生かした9月、④現在の衆院議員任期の折り返し地点を過ぎた年末一の4つを想定していた。しかし、4月24日投開票の衆参5補欠選挙で自民に厳しい結果が出ると、自民と連立を組む公明党との選挙協力がぎくしゃくしたことなどもあり、国会会期末間際には、LGBTなどの性的少数者への理解増進法の成立などが、保守層に強い反発を招き、首相の求心力も弱まった。9月13日に内閣改造・自民役員人事に踏み切ったが、新た

な陣容は党内各派に配慮する姿勢が目立ち、期待した政権浮揚効果は生まれなかった。昨年秋には、9月の人事で法務副大臣に登用した柿沢美途容疑者＝政治資金規正法違反（買収）容疑で逮捕＝ら3人の副大臣・政務官を不祥事で更迭され、内閣支持率は急落し、解散どころではなくなった。こうしたなか、東京地検特捜部が悪質な政治資金規正法違反として捜査を進める自民党の派閥政治資金パーティー裏金問題をめぐり、安倍派の幹部や二階派会長の二階俊博元幹事長らが任意で事情聴取を受けた。岸田首相は1月4日の年頭記者会見で「政治への信頼回復こそ、最大かつ最優先の課題」と強調し、総裁直属機関の「政治刷新本部」を設ける方針を示した。しかし、事件の温床となった政治資金パーティーについては、支払いを現金から原則振り込みとする考えを示す程度でパーティーの是非そのものに踏み込まなかった。1月7日には安倍派の池田佳隆衆議院議員と政策秘書が証拠隠滅を図ったとして逮捕され、「政治とカネ」をめぐる自民党の派閥政治の金権腐敗はなおも拡がりをみせている。

(8) 新型コロナの感染症法上の位置づけについて厚生労働省は、外出自粛の要請や入院勧告などの厳しい措置をとることができる「2類相当」から、5月8日、季節性インフルエンザと同じ「5類」に移行した。法律に基づいた外出自粛の要請などはなくなり、感染対策は個人の判断に委ねられるほか、幅広い医療機関での患者の受け入れをめざすなど、3年余り続いた国のコロナ対策は大きな節目を迎えた。これにより国は、行動制限を求めることができなくなり、感染対策は、個人の判断に委ねられることとなった。一方で、今後も流行を繰り返すことが予想されることから、厚生労働省は感染したあとの療養期間の目安として、発症翌日から5日間は外出を控えることが推奨されるとの考え方を示している。現在の感染者数は減少傾向にあるが、感染したあとに倦怠感などの症状が続く「後遺症」の相談が相次いでいて、国や自治体では情報発信などの対策を強化している。厚生労働省は、多くの医療機関に患者の受け入れを促すため今年3月までは後遺症の診療にあたる医療機関に支払われる診療報酬を加算している。

(9) 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169万人で、前年同月に比べ4万の増加し、3ヶ月ぶりの増加となった。就業者数は6,870万人で前年同月に比べ、56万人の増加で16か月連続の増加、雇用者数は6,100万人となり、前年同月に比べ47万人の増加で、21か月連続の増加となっている。正規の職員・従業員数は3,610万人で前年同月に比べ23万人増加し、2か月ぶりの増加となった。非正規の職員・従業員数は2,158万人で前年同月に比べ30万人増加し、3か月連続の増加となっている。厚生労働省が12月21日に発表した雇用情勢調査によると、令和5年上半期（令和5年1月～6月。以下同じ。）の入職者数は5,009.1千人、離職者数は4,510.0千人で、入職者数が

離職者数を 499.1 千人上回っている。就業形態別にみると、一般労働者は、入職者数 2,814.4 千人、離職者数 2,543.7 千人で、入職者数が離職者数を 270.7 千人上回っている。パートタイム労働者は、入職者数 2,194.7 千人、離職者数 1,966.2 千人で、入職者数が離職者数を 228.5 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 9.7%、離職率は 8.7%で、1.0 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 0.4 ポイント上昇し、離職率が同率となり、入職超過率は拡大した。性別にみると、男性の入職率が 8.5%、離職率が 7.8%、女性の入職率が 11.0%、離職率が 9.7%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 7.5%、離職率が 6.8%、パートタイム労働者の入職率が 15.1%、離職率が 13.5%でそれぞれ入職超過となっている。

(10) 政府は 12 月 22 日、一般会計の総額が 112 兆 717 億円となる 2024 年度予算案を決定した。過去最大だった今年度の当初予算は下回ったものの、2 年連続で 110 兆円を超え、財源の 3 割以上を国債に頼る厳しい財政状況が続いている。当初予算を 2 兆 3,095 億円下回るものの、2 年連続で 110 兆円を超えて過去 2 番目の規模となっている。高齢化や少子化対策の強化に伴い、社会保障費が 37 兆 7,193 億円と今年度の当初予算より 8,506 億円増えたほか、将来の防衛力強化に充てる資金を除いた防衛費も 7 兆 9,172 億円と 1 兆 1,292 億円上回った。さらに、これまで発行した国債の償還や利払いに充てる国債費は、長期金利の上昇を反映して 1 兆 7,587 億円多い 27 兆 90 億円となっている。一方、通常の前準備費とは別に今年度の当初予算で 5 兆円を計上していた物価高騰などに対応する前準備費は 4 兆円減額して 1 兆円とした。歳入では、税収を今年度の見通しとほぼ同額の 69 兆 6,080 億円と見込んでいるが、税外収入を加えても不足する 34 兆 9,490 億円は新たに国債を発行して賄う計画で、財源の 3 割以上を国債に頼る厳しい財政状況が続いている。政府はこの予算案を、通常国会に提出することになっている。歳出全体のほぼ 4 分の 1 が国の借金の返済に充てられることになり、2024 年度予算の一般会計では、「社会保障費」と「地方交付税交付金」、それに「国債費」の 3 つの経費が歳出全体の 73.6%を占める結果となった。高齢化や国債の発行残高の増加に伴って、ほかの政策に使える予算の余地がどんどん小さくなり、財政の硬直化が進む状況となっている。

(11) 1 月 1 日 16 時 10 分に発生した石川県能登地方を震源とするマグニチュード 7.6 の能登半島地震は、200 人を超える方々の尊い命を奪い、その後も断続的な地震のなかで安否確認が続いたが、家屋倒壊や損壊、大規模火災に次ぐ断水や停電、さらには国道や県道の道路陥没により交通網が寸断され、山沿いや平野・沿岸部で広範囲に土砂災害等の被害をもたらしている。珠洲市や輪島市などでは建物の倒壊も多く、救助が遅れ、被害の全容は見えない

なか、避難を余儀なくされた被災者の健康の回復や生活再建、被災地の復旧・復興の取り組みが喫緊の課題となっている。政府は 11 日、今回の地震を国が復旧にかかる費用を支援する「激甚災害」とあわせて、運転免許証の期限延長などの行政手続きの特例措置を適用する「特定非常災害」に指定することを持ち回りの閣議で決定した。

2. JR を取り巻く情勢

(1) コロナ感染拡大以降、人減らし「合理化」、列車本数の削減をはじめ、駅のトイレ・ゴミ箱・時計の撤去など徹底した経費削減が強行されてきたが、コロナ 5 類移行に伴い、行動制限の撤廃、政府からコロナ感染対策を求めることがなくなり、JR 各社の乗客数もほぼコロナ前に戻り増便などで対応している。しかし、この間離職者が後を絶たず、要員も元に戻さないため、時間外労働、年休抑制など労働強化が強まっている。

2021 年 2 月、JR 西日本が、コロナ禍での収入減を理由に「内部補助」によるローカル線維持が困難と訴え、翌年 2022 年 2 月に国土交通省は、有識者検討会を設置し、同年 7 月に「輸送密度 1,000 人未満を協議の対象にする」とした提言を発表した。この提言に基づき、2023 年 4 月、「地域公共交通活性化再生法改正法案」が成立し、10 月 1 日施行された。

これにより、社会資本整備総合交付金に「地域公共交通再構築事業」が創設されるなど、一定の資金の拡大はあったが、国主導の「再構築協議会」が事業者からの要請でも設置されることになり、鉄道廃止・バス転換や沿線自治体の負担による「上下分離方式」が全国各地で進む危険性が高まっている。

10 月 3 日、JR 西日本は芸備線の一部区間(備後庄原駅～備中神代駅)について、国へ「再構築協議会」の設置を要請した。2022 年 5 月、JR 西日本は岡山県・新見市、広島県・庄原市の 4 者と備後庄原駅～備中神代駅の区間について存廃を含む議論を求めたが、自社単独で路線を維持できないとする JR と廃線を警戒する自治体の間で議論はまとまらなかった。

しかし、再構築協議会は、正当な理由がない限り協議の参加が求められる中、拒否することが困難なこともあり、これまで 2 県 4 市が応じることを明らかにしている。新見市の戎斉市長は「芸備線はなくてはならない交通インフラ。JR の交通ネットワークは国の宝だ」、庄原市の木山市長も「全国につながる鉄道ネットワークの重要性を訴えていきたい」と鉄道の存続を求めている。

昨年末、輸送密度 2,000 人以上の JR 西日本城端・氷見線について、富山県や沿線自治体などで行う検討会は、第三セクター「あいの風とやま鉄道」への移管を柱にした再構築の実実施計画を国に提出した。JR 西日本は、「両線の利用者数を考えると投資効果は見込めない」(北日本新聞 2023. 10. 24)と

して、自治体が求める新型車両や I C カード対応改札機などの設備投資を行わなかったが、移管を条件に 150 億円を拠出するとしている。また、国からの支援も行われ、老朽設備の更新を予定するとともに増便などの利便性を高め 1 日当たりの利用者数 2,400 人増やし、現在年間 11 億円の赤字が 7 億円に減少することを想定しているが、赤字が続けば廃線の可能性もあるだけに、沿線自治体任せにはならない。

J R 東日本は、久留里線の一部区間(久留里駅～上総亀山駅)について、赤字・利用者減を理由にバス転換を含む議論を千葉県と君津市に申し入れ、「J R 久留里線沿線地域交通検討会議」が、これまで 2 回開催された。J R 東日本は、赤字・利用者減少を強調する一方で、住民からは、「廃線になれば通勤や通学の交通手段がなくなる」「観光業にとってアクセスは重要なものなので、存続を求めたい」「本数が少ないので、乗ろうと思っても乗れない」「Suica が使えるようにしてほしい」など、存続と利便性が求められている。また、沿線住民などの有志グループ「久留里線と地域を守る会」は、路線の存続を求める約 5,600 人分の署名と要望書を J R 東日本千葉支社に提出している。地域公共交通の維持・活性化に向けた国・J R の役割が一層求められている。

(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。

J R 各社では自然災害により不通となった黒字路線は、いち早く復旧するが、赤字路線については、バス代行で対応し、そのまま廃線にした例も少なくない。

現在、J R 東日本米坂線・津軽線(2022 年豪雨被災)と J R 九州肥薩線(2020 年豪雨被災)で、沿線自治体などと協議を行っているが、J R 会社が自社単独復旧を拒んでいることからバス転換や自治体に財政負担を求める J R と沿線自治体との間で議論は平行線をたどり復旧されないまま長期間にわたって置き去りにされている。

肥薩線については、県が沿線住民約 3,600 世帯を対象にしたアンケートで 6 割超が「鉄道復旧」を望み、沿線住民の有志での署名活動や沿線自治体関係者と住民で開催された「J R 肥薩線の復旧を求めるアピール集会」などの運動が継続されてきた。

こうした中、熊本県が 2033 年度ごろの復旧をめざす中で、復旧費約 235 億円の約 9 割を国と県が負担するなどとし、鉄道を軸とした地域振興を進めるため、観光列車の導入や観光施設の整備、直通運転、「上下分離方式」などを盛り込んだ復興方針案に、J R 九州は「重く受け止める」と一定の理解を示した。

「数十年に一度」とされる豪雨災害が毎年のように発生し、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、J R が地域公共交通としての社会的責務を果たすこととあわせて、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、2022年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。

JR九州香椎線では、自動運転の実証実験が行われてきたが、「運転免許」をもたない、運転操縦ができない係員に列車の前頭に乗務させ緊急停止操作や避難誘導等を行わせる「自動化レベル『GoA2.5』」が提案された。これまでの実証実験では、空転・滑走により「手動運転」に切り替えたことも少なくなく、問題は山積しているが「自動運転」によって、安全性・利便性が損なわれることは許されない。

他のJR会社でも自動運転が検討される中、問題点などを全国で共有し、運動と交渉を強化しなければならない。

- (4) JR7社およびソフトバンクの2024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738億円(前年同期は90億円)、営業利益は△174億円(前年同期は△230億円)、経常利益は54億円(前年同期は経常利益△32億円)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△117億円(前年同期は中間純利益△8億円)となったことを公表。なお、2023年度の業績予想については、連結営業収益1,365億円、連結営業利益は△611億円、親会社帰属の純利益は△84億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12,998億円(前年同期比12.1%増)、営業利益は1,917億円(前年同期は営業利益667億円)、経常利益は1,655億円(前年同期は経常利益395億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,170億円(前年同期は親会社株主に帰属する四半期純利益271億円)と公表。また、通期の業績予想(連結)の主な指標は、営業収益2兆6,960億円(2023年3月期実績2兆4,055億円)、営業利益2,700億円(前年度:1,406億円)、経常利益2,110億円(前年度:1,109億円)、当期純利益1,370億円(前年度:992億円)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8,175億円(前年同期比28.9%増)、経常利益は2,786億円、親会社株主に帰属する第2四半期純利益は1,950億円と公表。当期の中間配当金については、前回の予想通り前中間期+5円の

1株当たり70円としている。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益1兆6,270億円(対前年16.2%増)、営業利益5,020億円、経常利益4,330億円、親会社株主に帰属する当期純利益3,080億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7,669億円(前年同期比24.8%増)、営業利益は1,062億円、経常利益は984億円、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671億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1兆5,850億円、営業利益1,400億円、経常利益1,255億円、当期純利益800億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254億円(前年同期比34.7%増)、営業利益は△48億円(対前期39億円改善)、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26億円(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21億円(前期は中間純利益1億円)となったことを公表。また、2023年度の業績予想については、通期の連結決算の売上高は496億円、経常利益は△15億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1,907億円(前年同期比12.1%増)、営業利益は268億円(前年同期111億円)、EBITDAは252億円(前年同期164億円)、経常利益は280億円(前年同期118億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は279億円(前年同期120億円)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4,170億円(対前年337億円、8.8%増)、営業利益457億円(対前年113億円)、経常利益459億円(対前年101億円)、親会社に帰属する当期純利益407円(対前年95億円)と見通しを明らかにしている。

【貨物会社】

第2四半期(連結)決算における営業収益は、903億円(前年同期比0.3%減)、営業利益は△19億円(前年同期△17億円)、経常利益は△10億円(前年同期△21億円)、親会社株主に帰属する中間純利益は△7億円(前年同期△23億円)と公表。通期の業績予想(連結)は、営業収益1,937億円(前年同期比3.2%増)、営業利益△3億円(対前年33億円)、経常利益0億円(対前年43億円)、親会社に帰属する当期純利益1億円(対前年41億円)と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、2兆9,337億円（対前期比4.5%増）となり、営業利益は、5,143億円（対前期比5.7%増）、純利益については、3,728億円（対前期比41.5%増）となっている。これにより、親会社の所有者に帰属する純利益が3,021億円（対前期比29.0%減）となったことを公表している。通期の業績予想は、売上高6兆円、営業利益7,800億円、親会社に帰属する純利益は4,200億円と見通しを明らかにしている。

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北海道・四国・貨物ならびに北海道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、若年退職者の増加等により、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3社は安定した経営が続いていたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で大幅な収入減が続いていたが、現在は回復基調にある。

2023年3月連結決算では、JR北海道の営業収益は1,337億円(234億円増)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、▲10億円となった。JR東日本の営業収益は2兆4,055億円(4,265億円増)となり、純利益は992億円(1,941億円増)、JR東海は営業収益1兆4,002億円(4,651億円増)純利益2,194億円(2,713億円増)、JR西日本は営業収益1兆3,955億円(3,644億円増)純利益885億円(2,017億円増)、JR四国は営業収益435億円(124億円増)純利益▲0.5億円(51億円増)、JR九州の営業収益は3,832億円(537億円増)純利益311億円(179億円増)、JR貨物は1,876億円(10億円増)純損失▲40億円(26億円減)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との競合により、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。さらに根室本

線（富良野～新得間）については2024年3月末、留萌本線（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」などがあげられており、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きます」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との競合により、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び5年間の中期経営計画の策定し、2031年度の経営自立を目指すこと」などがあげられている。これを受けてJR四国は2021年3月に、2031年度の経営自立をめざした「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ているが、今後は持続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14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、10月から施行された改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置される『再構築協議会』での地域住民や労働者、自治体との丁寧な合意形成など衆参両院での附帯決議の順守や懸案の諸課題や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「令和6年度税制改正要望においては、JR各社が適用対象となりうる税制特例の創設、拡充及び延長を要望している」「2022年3月に成立した改正債務等処理法等に基づき、中期経営計画の期間である令和5年度までに、JR北海道には1,302億円、JR貨物には138億円の支援を順次実施している」「今後さらなる人口減少も予測されている中で、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取り組みが急務となっている」「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、「2021年に『日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案』が可決・成立し、JR北海道に対しては2023年度まで1,302億円の支援を受けていたのが年度末で節目となる。新型コロナウイルス感染症5類移行後には人流も回復傾向にあるが、JR北海道の経営環境は引き続き厳しいものとなっている。2024年度以降も会社の経営基盤強固のために支援の拡充していただきたい」（北海道本部）「一人勤務や無人駅化が進められる一方で、バリアフリー化が進み、車椅子を使用するお客様の対応が増加する傾向にあること、加えてお客様への案内などサービス面でも対応が増加してきている。さらには人身事故をはじめとした異常時対応も増えている。このような状況を踏まえ、鉄道を利用するお客様が安全に快適に利用できるよう、昨年策定された『駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン』に基づき、事業者・自治体・地域と十

分に協議を行うよう鉄道事業者へ指導いただくこと。」(東日本本部)「昨今多発している台風・豪雨、また想定されている首都直下型地震・南海トラフ地震等により鉄道運行に支障が発生した場合、利用者が駅に滞留状態になり、運休が長時間に及び、深夜を跨ぐなどによりトラブルが発生している。一部の鉄道事業者では、沿線自治体と協定等を締結するなどの対策を取っているが十分とはいえない状況にある。帰宅困難者の対応として、多くの人々が避難できる場所の確保や誘導・案内など国や地方自治体地元企業などへの協力体制整備等の各種支援を講じていただくこと。」(東海本部)「地域・住民の足である地方ローカル線の維持・存続について、地方自治体をはじめ地域住民・利用者の方々の声を十分聞き入れ、国民の移動する権利が保障される公共交通としての国の役割・支援・援助をいただくこと」(西日本本部)「JR四国を取り巻く経営環境は、全国的にも先駆けて進んでいる少子高齢化・人口減少や高速道路網の整備、他輸送機関との競合や、経営安定基金の運用益減少などにより、脆弱で非常に厳しい経営基盤である。会社発足当初から指摘されていたことだが、いまだに分割・民営化における構造矛盾が解消できていない状況にある。構造矛盾の抜本的な解消に向けて、国交省としても最大限に努力をしていただきたい」(四国本部)「JR九州は株式上場しているが、福岡など都市圏を除けば人口減少などにより、脆弱な経営基盤に置かれている。特に地方ローカル線においては沿線の人口減で利用者の減少傾向は続いており、厳しい収支状況にある。地方において鉄道はかけがえのない公共交通機関であり、なくてはならない存在で、減便・バス転換・廃止等となれば地方は衰退し一層の人口減少を招くことになる。新型コロナウイルス対策の緩和以降、九州においても多くの外国人観光客が各地を訪れており、『観光立国』として地方ローカル線を貴重な移動手段として位置付けていただくとともに、収支だけでの存廃の議論が終わることがない様に税制優遇や補助金制度が活用できるようにしていただくこと。また、地方ローカル線においては、トンネルや橋梁の経年劣化による保守のため、工事費の増加・人員不足がJR九州の経営に重くのしかかっており、インフラ整備についても補助金等の対策を検討していただくこと」(九州本部)などJR各社における問題点や取り組みについての報告と要請を行った。

JR発足36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36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、整備新幹線に並行する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、若年退職者を増加させ、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、国鉄分割・民営化の枠組みである「内部補助の崩壊」を大きな理由として、ローカル線の存続について議論が活性化されているが、コロナ5類移行に伴い、本州3社では大幅な黒字に転換する中、「内部補助の崩壊」について、検証と追及が重要となっている。同時に、JRがローカル線を維持できないとするなら、国鉄分割・民営化を根本的に見直す観点も必要となる。

また、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に向けて、「政策提言」の到達点と課題を明確にするとともに、引き続きエリア・地方本部と連携し政府及び関係省庁への要請等を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であり、第92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ように、関連会社では、JR以上に劣悪な労働条件の中、労働災害が増加している。

大会以降、①尾久駅構内でケーブル焼損し、4時間半にわたり運転見合わせ（JR東日本）。②大船駅構内での電化柱と列車の衝撃事故で乗客・乗務員負傷（JR東日本、関東運輸局警告）。③JR山陽線笠岡～里庄間で停止見張員触車（JR西日本関連労働者死亡）などの事故が発生し、JR東日本に対しては行政指導が行われた。

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・賃金を改善し労働者の命と健康を守るための「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、定年退職後の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が取り組まれ、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た大きな成果があった。

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一層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、年金支給の開始が原則65歳になる中、国労は各社に対して65歳定年制を要求しているが、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」も重要となっており、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、要員需給の関係での雇用など会社によって様々であるが、その背景には、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もある。

また、高年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、平和条項など憲法・労組法が一定「制限」された内容となっている。

この間、権利拡大をめざし大会で確認された（1）団体交渉の設置単位と交渉事項の拡大、（2）便宜供与の拡大、（3）苦情処理会議の充実など重点要求について交渉を進めてきた。加えて、各エリア本部では、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、休日増（四国）や育児休暇を取得しても昇給に影響しない（東海・西日本）などの一定の前進面もあった。

本社・本部間の交渉単位となっているソフトバンクの交渉では、「経営協議会については、四半期ごとに開催できるように努めていく」ことを確認してきた。

貨物会社については、41項目を申し入れ、「協約の目的」、「非組合員の範囲」、「経営協議会」、「団体交渉」、「苦情処理」、「便宜供与」、「争議条項」の7点を重点に交渉を行ってきた。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、2023年9月29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、国労が要求する改訂項目の実現が困難な側面もあるが、所属組合を超えて不満が高まる中、要求の多数派を形成できる条件も拡大している。今後とも職場から本部まで一体となり、運動と交渉を結合した闘いを強化しなければならない。

引き続き、各エリアの状況や課題など業務部長会議等で共有化し、今後の闘いに活かしていかなければならない。

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も、「2類相当」から季節性インフルエンザと同じ「5類」に移行し、行動制限に関する法的根拠がなくなり、感染対策も個人の判断となった。

この間、感染した場合の「有給休暇制度」やワクチン接種の補助金など全国統一闘争として取り組んできたが、コロナが終息しない中で、引き続き要求していかなければならない。またインフルエンザのワクチン接種については、ジェイアール健保からも一定の補助があるが、コロナワクチン接種の補助については、J R内の労働組合において唯一国労がジェイアール健保に求めている。

また、コロナ感染に伴い全国で4名の組合員が労災認定されたが、体調が元に戻るのに長期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。同時に「労災手続き」について、個人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る。いかなければならない。

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2023年9月30日時点で公表した旧国鉄職員およびJ R退職者の業務災害認定者は543名で、前年同期比で12名増加となった。また、従事歴証明者数が1,552名と前年同期比で80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J R各社における「覚書」に基づき、貨物会社に対して、「従事歴の長短に関わらず貨物会社の期間について証明する」と認めさせてきたが、J R6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。この間、口頭弁論は15回行われ昨年9月12日終結し、10月25日、11月17日に和解協議が行われた。裁判所は補償制度の創設などを求めたが、J R東日本が否定的な対応を続けたため、和解協議は不調に終わり、本年3月12日に判決となった。

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

(3) 地方交通線の維持・存続、公共輸送確立にむけた取り組み

地方交通線は地域住民の通学・通勤・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 85 社の約 9 割の事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上するに至っている。

北海道新幹線（新函館北斗～札幌）が 2030 年度末の開業を予定しているが、並行在来線は J R 北海道から経営分離され、函館～小樽間については鉄道存続の声もあったが、採算性などからバス転換が決まっている。しかし、バス廃止・減便が進行するとともにドライバー不足も深刻になる中、バス会社や沿線自治体との協議が開催できない事態となるなど、北海道の公共交通は深刻な事態となっている。

一方、昨年 11 月国土交通省と北海道は、函館～長万部間の扱いに関する有識者会議を開催し、これまでの協議では貨物鉄道を維持する方向で一致しているが、路線維持の費用負担のあり方などについて、2025 年度中に結論をまとめるとしている。

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ことから、引き続き国の支援が求められる。

本部としても「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. 2024年春闘

(1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

- ① 岸田首相は「デフレ完全脱却を実現するため、物価上昇動向を踏まえ、今年を上回る賃上げ」を労使に要請して官製春闘を主導しようとしているが、相次ぐ政務三役の不祥事による辞任や本来は歓迎されるはずの減税策についても、国民の多くから批判の声が出されるなかで求心力を失い、内閣支持率は低迷している。一方、経団連は「官民連携で完全にデフレから脱却」し「少なくとも前年以上の水準をめざそう」ということで意気込みも、熱も、傾けている」としたが、実質賃金は依然として低いレベルから改善されず、全労働者に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、コロナ禍の中で国内外の経済活動が停滞していたが、経済活動の再開と共に、人手不足が深刻化するなかにあつて、中小企業を中心に倒産件数が上昇しており、コロナ禍以前より、慢性的な人手不足に陥っていた運輸、建設業を中心にさらに増加傾向にある。
- ③ 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113.9%の738億円で純利益117億円となり、通期予想では経常利益▲217億円、純利益▲84億円となっている。J R東日本は、連結営業収益は対前年116.6%の1兆2,998億円で純利益は1,170億円となり通期予想では、経常利益2,110億円、純利益1,370億円となっている。J R東海は、連結営業収益は対前年128.9%の8,175億円となり、通期予想は経常利益4,330億円、純利益3,080億円となっている。J R西日本は、連結営業収益は対前年124.8%の7,699億円で純利益671億円となり、通期予想では、経常利益1,255億円、純利益800億円となっている。J R四国は、連結営業収益は対前年134.7%の254億円で純利益21億円、通期予想は経常利益▲23億円、純利益▲23億円となっている。J R九州は、連結営業収益は対前年112.1%の1,907億円で純利益は279億円となり、通期予想は経常利益459億円、純利益783億円となっている。J R貨物は、連結営業収益は対前年▲0.3%の903億円で純利益▲7億円となり、通期予想では経常利益0億円、純利益1億円となっている。
- ④ 財務省が9月1日に発表した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9.0%、経常利益増加率が13.5%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554

兆円を超え 11 年連続で過去最高を更新した。

- ⑤ 内閣府が 11 月 15 日に公表した今年 7 月～9 月期の GDP1 次速報値の成長率は、物価変動を除いた前期比 0.5%減、年率換算は 2.1%減となった。
- ⑥ 総務省が 10 月 20 日に公表した 2023 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）は対前年同期で 4.2%上昇した。
- ⑦ 総務省が 2 月 7 日に公表した、2022 年家計調査によると、一世帯（2 人以上）あたりの支出は 298,065 円で物価変動の影響を除いた実質で 1.2%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 1.0%の減少となった。
- ⑧ 厚生労働省がまとめた 9 月の毎月勤労調査（従業員 5 人以上）によると、1 人当たりの賃金は物価の影響を考慮した実質で前年同月比 2.4%減少し、前年を下回ったのは 18 ヶ月連続となった。
- ⑨ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2022 年度の年収が 200 万円以下 1,041 万人（20.5%）となり、昨年よりも減少したものの依然高い割合となっている。また総務省が公表した 2022 年度労働力調査（平均）では正規社員・従業員は 3,597 万人（1 万人増）で 8 年連続の増加、非正規・従業員 2,101 万人（26 万人増）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91回中央委員会を開催し、2024春季生活闘争方針を決定した。方針では、「経済も賃金も物価も安定的に上昇する経済社会へとステージ転換をはかる正念場であり、その最大のカギは、社会全体で問題意識を共有し、持続的な賃上げを実現することである」と強調してすべての働く人の生活を持続的に向上させるマクロの観点と各産業の「底上げ」「底支え」「格差是正」の取り組みを強化させながら、前年を上回る賃上げをめざす観点から、賃上げ分を3%以上、定昇相当分（賃金カーブ維持相当分）を含め5%以上の賃上げ要求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、企業内最低賃金 1,500円・全国一律最賃1,500円などの底上げ要求を提起するとともに、「誰でもどこでも月3万円以上（10%）、時給190円以上」の賃上げ要求をめざすとしている。

- ③ 全労協などをつくる「24けんり春闘全国実行委員会」は11月30日に「24けんり春闘発足集会」を開催し、2024年春闘方針を決定したが、「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」をめざすとしている。

(3) 国労の要求と闘いの基本

日本経済は、新型コロナウイルス感染症による経済停滞から回復傾向にあるが、ウクライナ危機や中東情勢などにより依然として物価高騰の状況が続いている。また交通運輸・サービス業については、インバウンドの回復に追いつかず、深刻な人手不足に陥る状況もある。

このような情勢の中にあって、国労は2024年春闘を闘うにあたり、2023年春闘の総括から、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・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、厳しい労働環境に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地域春闘を構築する。

第三に、JR北海道や四国、貨物に顕在化している経営に関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、改正地域公共交通活性化再生法などによる鉄道政策の取り組みと安全・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6.2%、17,000円を基本とするベースアップを統一要求とし全社とも有額回答を求め、その実現をめざすこととする。

(4) 闘いの目標

- ① 生活改善のための賃金底上げを前提に非正規社員を含む全ての労働者の賃金引上げ

- ② J R各社とグループ・関連会社における国労組織の拡大と強化
- 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 2024年4月1日時点における基本給（平均）の6.2%相当額、17,000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 2024年度賃金引上げ要求は、2月13日（火）に労働条件改善要求等と共に、JR各社一斉に申し入れる。回答指定日は、3月13日（水）を基本とし、第一次回答ゾーン（3月11日～15日）および第二次回答ゾーン（3月18日～22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
- ④ 3月5日（火）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) JRとなって37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。

こうした状況から昨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。賃金生活実態アンケートの調査結果では、毎月の赤字が 38,448 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

国労は先の第 92 回定期全国大会で、「国労の課題と方向性—今後 5 年を見据えた組織ならびに運動展開」の最終年度となる 2023 年度に向けて、組織の総力をあげて組織強化・拡大の取り組みに集中することを意思統一した。

この大会決定を踏まえ、中央執行委員会は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。

第 92 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たが、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ており、多くの職場で国労加入に向けた具体的な行動を展開から、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。

今次拡大中央委員会では、改めて発した「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・強化に結び付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 92 回定期全国大会以降、〇名の組織拡大となっている。

新型コロナウイルス感染症の「5 類」相当への引き下げにより、これまでのような人流の制限等もなくなり、組織拡大に不可欠な交流の場の自粛や制限も解消され、環境的には組織拡大の最大のチャンスといえる。

しかし、国労の本体における J R 職場での組織の現状は、エリア・地方を問わず、国鉄世代の最終年度の退職時期を迎えており、それに伴う組織の減少は、これまで維持してきた組合掲示板の撤去、役員の担い手や兼務化により一部役員への負担の集中により、機関運動の維持・継続から支障をきたす事態も生まれており、それに加えて 60 歳を迎えた世代の体力・気力の衰えがモチベーションを下げる要因の一つとなっている。

この中でも、この間の「地区本部毎のミニ集会を提起する中、分会集会もままならない機関でも毎月組合員を集め 3 年継続している」（水戸）「この間、貨物協議会では年 3 回の職場オルグを継続する中、多くの組織拡大を実現し、加入した仲間が新たな仲間を拡大や団交でも小さな要求が改善され、それが仲間の自信へとつながっている」（近畿）「組織対策を月 1 回、組織プロジェクト会議も開催し、青年部・青年対策とともに議論している」（東京）「次世代組合員の育成・強化のため 2 回目の J R 世代交流会を東北・関東の 2 カ所で開催してきた。」（東日本）、「初の J R 世代交流会を開催したが、2 回目の開催に結び付けていく」（東海）「次世代組合員の発行するニュースを組合掲示板に貼るなど全機関へと広げながら組織拡大の糸口を作り出している」（九州）などの報告にも見られるように、この間、組織強化・拡大に献身的に努力されている機関や今後を担う次世代組合員たちの頑張りに学びながら、全機関が組織強化・拡大に奮闘する決意を固め合うことが求められている。

この間の組織拡大の背景には、国労組合員が仲間に関わり続け、仲間のもつ不安や悩みを掴み、その解決に向けた献身的な努力を続ける中で、分会や国労組織への信頼や共感へと結びつけ組織拡大を実現してきた。そして、何よりも「共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。

その結果、① 組織拡大に立ち会った次世代組合員の自信へ結びついた。② 国労がない職場でも組織拡大を実現した。③ 組織拡大により機関の活性化へとつながった。④ 加入した仲間が新たな仲間を勧誘し組織拡大を実現した一など、組織拡大が与える影響は、当該機関だけでなく全国の組合員に勇気と展望を与えてきた。

各職場では、この間のコロナ禍による業績悪化を理由とした J R 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となっている。そうした声なき声を集約し、会社に対し労働条件改善に向けた様々な運動を通じて、「自分たちの運動いかによっては職場を変えられる」という展望を示していくことが重要になっている。

こうした課題を踏まえながら、国労組織として決定した目標に対し、現状を直視しつつ、この間の取り組みの中で「何が不十分だったのか」克服すべき課題を明らかにし、「機関として何ができるのか」という具体的な行動や取り組みへと結び付けていくことが求められている。

第92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17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22日には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。

会議では「プッシュ型情報発信体制の確立」に向け取り組みを強めるとともに、次世代への運動の継承を含む、組織対策の中心である青年部長・女性部長も加えながら、11月10日には「第2回組織拡大対策会議」を開催し、この間の組織対策の進捗状況と組織拡大運動の到達点などについて報告を受けた。

同時に9月30日には「第1回全国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ゾーンの間接総括と今次拡大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った。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3月4日に予定している「第1回全国エリア・地方本部組織部長会議」で、第1ゾーン間接総括から第2ゾーンに向けた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92回定期全国大会では、改めて発した「闘争指示第3号」の「組織強化・拡大の具体的な運動の展開」に基づき、運動の現状から、第1ゾーン、第2ゾーンに分け、ゾーン毎の間接総括を行うこととし、当面する2024年春闘や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、さらには国民的課題である憲法改悪・脱原発の取り組みとの連携など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3月4日の第1回全国エリア・地方本部組織部長会議、6月に開催予定である「第17回組織拡大経験交流集会」及び「第2回全国エリア組織部長会議」を開催に

ついて確認した。

(3) 具体的な実践

本部・各エリア本部や各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、次世代同士が交流を通じてお互いに励まし合い、各職場の中からの国労加入の働きかけを強めながら、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。

しかし、一方の現状として、将来を担うであろう次世代組合員の中に、将来への不安や葛藤を抱えながら国労から離脱する状況も出ている。

この現状を踏まえ、各機関の中から次世代組合員への関りを今まで以上に強めていくことが求められている。

この間も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、直接関わることができなかった他労組組合員や未加入者との新たな出会いを実現するツールとして広く活用されてきているものの、ただ待つだけの情報発信には限界があることも事実である。

こうした状況を踏まえ、本部は「プッシュ型の情報発信の確立」について検討を重ねてきた。すでに12月2日に開催した全国代表者会議では、「新たな情報発信ツール」の説明会を行い、「プッシュ型情報発信体制の確立」に向けた具体的な提起を行い、第7回中央執行委員会で、「新たな情報発信ツール」の導入を決定してきた。

これに基づき、今春から情報発信アプリ「TUNAG」の運用を開始し、今後、全機関で活用できるよう態勢を整えながら、新たな形での情報共有化と組織拡大を視野に入れた取り組みとして進めていくこととする。

(4) 組織拡大の現状

ほとんどの国鉄採用者が退職の時期を迎える中で、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、役員員の兼務による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まで到達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をはじめ、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。この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課題となっており、早急に作り上げる必要がある。

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となって、各職場から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く。

(5) 具体的な目標の設定

本部は、昨年8月17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93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、2023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、第2ゾーンでは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「5類相当」への引き下げにより、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はこれまで以上に強められてくることは必至である。

その中でJR職場はもとより、それを下回るJRグループ・関連会社の労働条件は、さらに厳しさを増してくることは容易に想定される。

しかし、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、グループ・関連会社の中で相次ぐ国労加入や労働条件改善に向けた取り組みを強めてきている努力は、JRグループ・関連会社に働く組合員・社員にも大きな展望を与えた。これを踏まえ、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

この間の相次ぐ年金制度改悪は無年金期間の段階的な引き上げ、医療費の更なる負担引上げ、さらに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る中で、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。

こうしたなか、2004年度から導入された「マクロ経済スライド」は、将来の給付財源を確保するため、年金支給額の伸び率を物価や賃金の伸び率よりも低く抑え、物価や賃金の伸びがマイナスであれば発動できず、過去には15年度、19年度、20年度に発動されたが、3年振りの23年度にも発動され、実質的には目減りするものとなった。

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 92 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（3 月 4 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る。

(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。

(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 17 回組織強化・拡大経験交流集会」については、第 93 回定期全国大会に向けた第 2 ゾーンの中間的総括と位置づけ、運動展開の交流、意思統一を図る。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 194 回拡大中央委員会までを第 1 ゾーンとする。

② 2 月から第 93 回定期全国大会までを第 2 ゾーンとする。第 194 回拡大中央委員会の議論を踏まえ、2024 年春闘の取り組みと組織拡大の取り組みを結合し、それ以降の新規採用対策や組合未加入者対策に全力をあげると共に、職場からの創意・工夫した取り組みを全組合員で行う。

③ 6 月開催予定の「組織強化・拡大経験交流集会」で拡大経験を交流し、流れを加速させるための意思統一をはかる。

【第 17 回組織強化・拡大経験交流会】

- ・日 程 2024 年 6 月 2 日(日)～3 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、J R 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。
- ④ 4 月以降、第 93 回定期全国大会まで新採対策を積極的に展開しながら、安全・安定輸送確立、夏季手当獲得の取り組みや労働条件改善の闘い、職場要求と国民的課題の取り組みと組織拡大を結合して取り組む。

〔2〕事業活動の強化について

事業活動は、相互扶助の精神と組合員・家族の世話役活動の観点から、以下の取り組みを重点的に推進する。

- ① 事業活動の具体化として、アフラック生命(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 シンプル」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、組合未加入者への声か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。
- ③ 「交運共済生協」から「こくみん共済COOP」への契約移転に伴う諸手続きの完了まで組合員への不利益が生じないように引き続き対応していく。

5. 平和と民主主義を守る闘い

原発回帰にかじを切った岸田政権は、新たな原発建設を掲げるとともに、漁業者などとの約束を破り、福島第1原発の汚染水(ALPS処理水)の海洋放出を強行した。2023年12月2日、COP28(国連気候変動会議)にあわせてアメリカなどの呼びかけで世界全体の原発を2050年までに3倍化するとの宣言が出されたが、岸田政権は停止中の原発再稼働も進めており、福島第一原発事故は収束が見通せず、今なお多くの人が苦しんでいる現実を直視していないといわざるを得ない。

こうした中、政府は、外国企業から技術を導入し国内で製造する「ライセンス生産」の防衛装備品について、ライセンス元の国への輸出を可能とすることなどを盛り込んだ「防衛装備移転三原則」の運用指針を改正した。これを受け、

地上配備型の迎撃ミサイル「PAC3」をライセンス元のアメリカに輸出することも決めた。米国は地対空ミサイル・パトリオットをウクライナに提供していて、そのために米軍のパトリオットが不足したため、日本に提供を求めたといわれている。岸田政権がパトリオットの米国への輸出を決めた発表文書には「米軍の在庫を補完する」と明記されており、日本の防衛産業はいまやアメリカの「兵器工場」と化している。

自民党派閥の政治資金パーティー収入をめぐる疑惑で、東京地検特捜部が12月19日、最大派閥の安倍派と二階派の事務所を政治資金規正法違反（不記載・虚偽記載）容疑で家宅捜索した。政権党の派閥事務所に強制捜査に入るのは極めて異例だが、安倍派の不記載額は2022年までの5年間で約5億円、二階派で1億円を超えるとされている。安倍派の池田議員の逮捕にとどまらず、他派閥にも疑惑は広がっており、自民党の金権体質そのものがあらためて浮き彫りになった。

岸田首相は今年の年頭所感で、「自民党の派閥の政治資金パーティーをめぐる問題について、先頭に立って国民の信頼回復に全力を尽くす」と決意を強調しているものの、その実行力に国民の期待はなく、通常国会での審議をふくめ疑惑の全容解明を求めていくとともに、自民党総裁である岸田首相の責任を厳しく問うことが求められる。

国労は昨年11月19日から20日にかけて、第11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、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、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. 2024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（火）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. 2024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95回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2024年度定期全国大会を7月に開催する。

協約・協定の承認について

1. 日本貨物鉄道株式会社

- ① 労働協約（2023年9月30日）
- ② 2023年度年末手当の支給に関する協定（2023年11月24日）

2. ソフトバンク株式会社

- ① 労働協約（2023年9月30日）
- ② 年末手当の支払いに関する協定（2023年11月24日）