

2025年1月27日
新橋交通ビル

第195回拡大中央委員会議題 「当面の闘争方針（案）」

第195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！
- ◆ 2025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！

第195回拡大中央委員会 議事次第

1. 開会あいさつ
2. 資格審査発表
3. 委員会成立宣言
4. 議長・副議長選出 同あいさつ
5. 中央執行委員長あいさつ
6. 議題
 - (1) 協約・協定の締結承認について
 - (2) 当面する闘争方針（案）について
 - (3) その他
7. 議長・副議長退任
8. 閉会あいさつ

当面の闘争方針（案）

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. 2025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

国労は昨年7月25日から26日に第93回定期全国大会を開催し、組織強化・拡大を最重要課題とし、1年間の闘う方針と2025年春闘方針の骨格を決定し、今日まで闘いを展開してきた。

日本経済は、デフレの状況から変化しているが、物価高騰が続く中において実質賃金は低下している。JR各社においても、好調なインバウンド需要などにより、収益は改善しているが、これは、コロナ禍の厳しい状況においてエッセンシャルワーカーとして医療現場をはじめ、リスクや不安と闘いながら、公共交通の安全・安定輸送に取り組んできた結果である。

石破首相は、『骨太方針2024』の実現に向けてさらなる規制改革を進めるとしており、「規制や制度を時代や技術進歩に応じてイノベーションを生み出す環境を整える改革は極めて重要であり、地方の活性化や成長型経済を実現するため必要な改革に取り組んでほしい」としている。

JRが発足して38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、JRとJRグループで働く仲間を迎え入れてきたが、時代の変遷と共に国労組織を取り巻く情勢も大きく変化している。

こうした状況を見極めながら様々な取り組みを展開し、組織強化・拡大運動を進めてきたが、組織拡大においては、大会以降、今日まで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、拡大運動によって機関活動が強化されるなど、成果の報告もある。

国労を取り巻く状況は、2025年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。引き続き組織強化・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、国労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作りあげていくことが不可欠である。

この間、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ほぼ退職を迎えた中において、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。また次

世代の組合員が率先して、仲間を増やすための加入の声かけなどが求められている。組織強化・拡大には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ている。

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、2016年に「単独では維持困難」とする13線区を公表したJR北海道で路線の廃止やバス転換が行われている。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、一方で各社に対しては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。

改正地域公共交通活性化再生法が施行されたが、JR西日本は芸備線の一部区間について、沿線自治体などと協議する「再構築協議会」の設置を要請し、議論が行われている。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や街づくりを含め、エリアにおけるネットワークの構築が求められている。また、「再構築協議会」が設置をされていない線区においても様々な議論が始まっているが、同様に地域におけるネットワークを第一にした議論が求められている。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、経営に影響を与える一方で長期間にわたり、沿線住民の生活に支障が生じる事態が起きている。また被災した線区では、廃線やバス転換などの議論になることも少なくない。こうした問題は、JRの構造矛盾に起因するものであり、国労は地域公共交通の再生を求め、10月14日にシンポジウムを開催し、さらにエリア・地方においても創意工夫した全国統一行動を取り組んできた。また災害から未然に鉄路を守る設備投資などの支援策や税制の特例などの強靱化について国土交通省要請や政党、議員要請などを展開してきた。

JR各社では、鉄道輸送に対する省人化など、コスト削減が進められており今後も推進されることが予想されるが、安全・安定輸送の視点から職場実態を検証し、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なければならない。

こうしたことから、2025年春闘を闘うにあたり、2024年春闘の総括から全組合員での取り組みを追求することとし、職場実態点検から要求を確立するために、職場・分会活動を活性化させ春闘の闘いを通じ、全組合員へのオルグの展開と併せ情報共有アプリ「TUNAG」の完全登録を達成することは喫緊の課題である。さらに地域で闘う仲間との連帯した闘いを作り上げる必要がある。

2025年春闘を取り巻く情勢は大変厳しく、課題も山積しているが、次世代の仲間に関心を持って発展・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) 2024 年 11 月 5 日に投開票された米大統領選挙は、共和党候補のドナルド・トランプ前大統領が勝利した。勝敗を決めるとされた激戦 7 州については、同月 9 日夜までに全 7 州でトランプ候補がいずれも勝利した。選挙人が過半数の 270 人必要なところ、計 312 人を獲得したトランプ候補は、4 年ぶりに政権に復帰する。過去に再選を逃した大統領経験者が復権するのは、米史上 2 人目となるが、大統領選挙と同時に実施された下院議員選挙でも、共和党が過半数を制した。下院の新たな議席数は、共和党が 220、民主党が 215 となり、上下院ともに共和党が多数派を獲得した。大統領職と上下両院の多数派を共和党が占める「トリプルレッド」となったことから、トランプ次期大統領が選挙戦で訴えた不法移民の強制送還や国境警備強化、関税強化など米国第一主義の政策が強引に推し進められ、ホワイトハウスに対する議会のチェック機能が弱まる恐れがある。
- (2) ロシアがウクライナに侵略して今年 2 月 24 日に丸 3 年を迎えるが、ウクライナの各地でロシア軍とウクライナ軍の戦闘が続き、依然として膠着状態にある。ウクライナ当局によると、ロシアは大みそかの 12 月 31 日も首都キーウや北東部スミイ州などにミサイルや無人機を使って攻撃した。一方、ロシア西部スモレンスク州の知事は州内の石油貯蔵施設がウクライナ軍の無人機による攻撃を受け、火災が発生したと明らかにした。こうした中、ロシアのプーチン大統領は新年を前に恒例のテレビ演説を行い、「すべてうまくいくと確信している。前進あるのみだ」と国民に呼びかけ、また「ロシア全土の何百万という人々の思いと希望がわれわれの兵士や指揮官とともにある」と述べたうえで、兵士らを「真の英雄」と呼んでたたえ、さらに、今年 5 月に第 2 次世界大戦でナチス・ドイツに勝利して 80 年の節目を迎えることから、今年を「祖国防衛者の年」とすると宣言した。改めて国民に結束を呼びかけたが、停戦交渉の可能性への言及はなかった。
- (3) 2023 年 10 月 7 日、イスラム組織ハマスがイスラエルに大規模攻撃を行ったことに端を発したガザ・イスラエル紛争は、1 年 3 ヶ月を経過したが、イスラエルのネタニヤフ政権はイスラム組織ハマスをはじめとする親イラン勢力との戦闘を継続する意思を表明している。イスラエルは昨年 11 月に、

レバノンのイスラム教シーア派組織ヒズボラとは停戦で合意したが、イエメンの武装組織フーシ派に対する軍事作戦を強化し、パレスチナ自治区ガザでのハマスの戦闘を激化させている。イスラエルは、ハマスの最高指導者を立て続けに殺害し、戦力を低下させ、ガザでは市民や子供を含めて4万5,000人以上が死亡したといわれ、街は廃虚となった。トランプ次期米大統領は昨年12月、就任までにハマスが拘束する人質の解放が実現しなければ「(ハマスは)地獄を見る」と発言した。これを受けてイスラエル高官は地元メディアに「型破り」な作戦を行うと表明し、カツ国防相は今日1日、人質解放までハマスの攻撃を激化すると警告した。イスラエルは停戦合意が成立しても軍がガザの治安を管理すると主張しており、ガザに平和が訪れる見通しは立っていない。

(4) 韓国のユン・ソンニョル(尹錫悦)大統領は2024年11月、5年の任期の折り返しを迎えたが、少数与党のもとで、これまで厳しい政権運営を迫られてきた。こうしたなか、12月3日夜、ユン大統領は今年予算案に合意しない野党側の対応などを理由に一切の政治活動を禁じるなどした「非常戒厳を宣布する」と宣言した。混乱が続く中、年明け早々の今日3日、大統領による戒厳令宣布をめぐり、高位公職者犯罪捜査庁(公捜庁)がユン氏を内乱容疑で逮捕状を執行した。韓国の現職大統領が逮捕されれば憲政史上初めてとなる。ユン氏は昨年12月14日に国会で弾劾訴追案が可決されたため職務停止中だが、公捜庁がユン氏の身柄を無理に押さえようとすれば大統領警護庁と衝突する恐れもあり、緊迫した状態が続いている。

(5) 世界経済の見通しは、短期的には改善しているものの歴史的水準からすると依然として低調である。2024~25年には、世界人口の80%以上を占める60%近くの国で、成長率が2010年代の平均を下回る見込みとなっている。2025年の世界経済成長率は2.6%で安定すると予測され、インフレ圧力が続くことから、中央銀行は政策緩和に慎重な姿勢を維持する可能性が高い。その結果、政策金利のベンチマークは新型コロナ禍以前よりも大幅に高くなると見込まれる。来年以降の世界経済成長は低迷が続き、2010~19年の平均を0.5ポイント近く下回ると予想される。長期的成長を促進するには、生産性向上、公共投資の効率化、人的資本の構築、労働市場における男女格差の解消に向けた政策措置が不可欠である。

(6) 新型コロナウイルスの感染拡大が最初に明らかになった中国の武漢で、初めて原因不明の肺炎として感染が公表されてから12月31日で5年が経過した。その後、新型コロナウイルスと確認され、感染は世界に拡大したが、WHOは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、2023年5月まで3年余りにわたって宣言は続いた。WHO(世界保健機関)は昨年12月30日、中国政府に対し、「道義的かつ科学的な責務だ」と

してデータを共有するよう改めて求めた。そのうえで、データの共有は「道義的かつ科学的な責務だ」と強調し、「各国間の透明性や情報共有、協力がなければ、世界は将来のパンデミックに対して適切な予防や備えをすることができない」と訴えた。WHOの集計によると、新型コロナのパンデミックが始まってから2024年12月半ばまでに世界で700万人以上が死亡した。

(7) 国内経済動向について内閣府が12月20日に発表した月例経済報告では、「先行きについては、雇用・所得環境が改善する下で、各種政策の効果もあって、緩やかな回復が続くことが期待される。ただし、欧米における高い金利水準の継続や中国における不動産市場の停滞の継続に伴う影響など、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、アメリカの今後の政策動向、中東地域をめぐる情勢、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。」と指摘し、景気は、一部に足踏みが残るものの、緩やかに回復しているとした。経済産業省が27日発表した2024年11月の鉱工業生産は、季節調整済指数（2020年=100、季節調整済み）101.7、前月比マイナス2.3%の低下となった。これまでの生産動向は、2024年1月～6月までは、自動車工業等における工場稼働停止や再開などの影響もあり、生産は一進一退ながら弱含みで推移、その後、9月は自動車工業や無機・有機化学工業などが上昇し、10月も生産用機械工業や自動車工業などが上昇したが、11月は生産用機械工業や自動車工業などが低下したことから、全体として3か月ぶりの低下となった。

(8) 10月27日に投開票が行われた衆議院議員選挙では、自民党派閥の裏金事件に発する「政治とカネ」の問題が争点となり、自民党・公明党の与党は過半数の233議席を割り込む結果となり、自民党は改選前より65議席減の191議席、公明党は8議席減の24議席に激減した。さらに選挙戦最終盤には、裏金にかかわった非公認候補の党支部に党勢拡大の活動費として、税金を原資とした政党交付金から党が2,000万円を交付したことが明らかとなり、カネにものを言わせる自民党の金権政治の体質が有権者の怒りを増幅させることになった。今回の衆議院議員選挙は、発足まもない石破政権に対する審判というよりも、長期政権による驕りと緩みによる金権腐敗政治と、数の力による強権政治を繰り返す自公政権に対する批判となった。石破首相は衆議院での少数与党の現状から、2025年1月から始まる通常国会で予算案が否決や、内閣不信任決議案が可決などの事態が生じた場合に、夏の参院選に合わせて衆参同日選挙に踏み切ることもあるとの姿勢を示している。今年7月22日に任期満了を迎える東京都議会議員選挙とあわせて、参院選とのダブル、衆参同日選とのトリプル選挙になる可能性も少なくない。このほかの地方でも立て続けに重要な自治体首長選挙が実施され、知事選では、山形・岐阜（1月）、千葉・福岡（3月）、秋田（4月）、三重・茨城（9月）、宮城・広島（11月）が予定されている。

- (9) 厚生労働省は昨年 12 月 27 日、全国に約 5 千ある定点医療機関に 16～22 日に報告された新型コロナウイルスの新規感染者数は計 2 万 7,120 人で、1 定点あたり 5.48 人だったと発表した。前週 (3.89 人) の約 1.41 倍で、4 週連続で増加した。昨年の同時期 (4.57 人) も上回った。都道府県別の最多は北海道の 14.33 人で、岩手 12.76 人、茨城 9.68 人と続く。東京 3.30 人、愛知 6.76 人、大阪 2.87 人、福岡 2.15 人だった。沖縄を除く 46 都道府県で増加した。22 日までの 1 週間に定点医療機関に報告された新規入院患者数は 2,383 人で、前週 (1,985 人) から 398 人増加し、集中治療室 (ICU) に入院した患者は 68 人で、前週 (51 人) から 17 人増えた。
- (10) 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 164 万人で、前年同月に比べ 5 万人減少し、4 ヶ月連続の減少となった。就業者数は 6,814 万人で前年同月に比べ 34 万人の増加で 28 か月連続の増加、雇用者数は 6,167 万人となり、前年同月に比べ 67 万人の増加で、33 か月連続の増加となっている。正規の職員・従業員数は 3,675 万人で前年同月に比べ 65 万人増加し、13 か月連続の増加となった。非正規の職員・従業員数は 2,152 万人で前年同月に比べ 6 万人の減少、2 か月ぶりの減少となった。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 6 年上半期 (令和 6 年 1 月～6 月) の入職者数は 4,539.4 千人、離職者数は 4,261.9 千人で、入職者数が離職者数を 277.5 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 2,814.9 千人、離職者数 2,515.3 千人で、入職者数が離職者数を 299.6 千人上回っている。パートタイム労働者は、入職者数 1,724.5 千人、離職者数 1,746.6 千人で、離職者数が入職者数を 22.1 千人上回っている。
- (11) 政府は 12 月 27 日の臨時閣議で、2025 年度予算案を閣議決定した。一般会計総額は 115 兆 5,415 億円で、当初予算ベースで過去最大を更新した。このうち社会保障関係費は、高齢化が進むなか、38 兆 2,778 億円となり、今年度に比べ 5,600 億円ほど増えるほか、国の借金である国債の償還や利払いにあてる国債費も今年度を上回る規模になった。防衛費は 8 兆 7,005 億円で、敵基地への反撃能力 (敵基地攻撃能力) に活用する長射程ミサイルの開発に向けた予算や、自衛官の待遇改善の費用などを盛り込んだ。石破首相が打ち出した防災庁の設置を見据えた予算としては内閣府の防災担当の当初予算を倍増したほか、自治体向けの交付金も倍増した。歳入は税収を過去最高の 78 兆 4,400 億円と見込んだが、不足を補うため今年度を上回る 28 兆 6,490 億円の国債を発行し、借金に依存する財政運営は続いている。予算案は今年 1 月召集の通常国会に提出され、政府与党は 3 月末までの成立をめざすが、衆院で与党が過半数割れしている状況のため、可決には野党の協力が必要となり、審議は難航が予想される。そのため、日本維新の会などが求める教育

無償化や、国民民主党が訴える「年収 103 万円の壁」の引き上げを含む、与野党間の政策協議がカギを握る。

- (12) 能登半島地震の発生から 1 年となった 1 月 1 日、地震で 498 人が死亡、9 月の記録的豪雨で 16 人が犠牲となった石川県は同県輪島市で追悼式を開いた。追悼式には地震と豪雨の犠牲者遺族と石川県の馳浩知事、石破茂首相らが出席し、地震発生時刻の午後 4 時 10 分に遺族代表の方々と共に全員で黙禱をささげた。馳知事は、地震と豪雨の複合災害で復興への道のりが長く険しくなったとした上で「新たな能登の未来を築く。全力を傾注し切り開く」と強調した。石破首相は「課題は多く残されている」とし、被災地での福祉支援や官民連携を強化するための法改正をめざして防災庁を設置し「災害対処体制の強化や避難所の生活環境の改善などの取り組みを進める」と強調した。

2. JRを取り巻く情勢

(1) アフターコロナの時代を迎え、行動制限が無くなったことから通勤定期利用者も戻りつつあり、鉄道利用者はほぼ正常化してきている。JR各社は、コロナ禍以降、不動産事業など多角的な事業展開が顕著になり、コロナ前の水準に戻っていないが、駅ナカ事業等の拡大やインバウンドの増加などにより増収増益傾向が続いている。コロナ禍では、鉄道事業者が「存続の危機」を訴え、さまざまなサービス縮小・廃止を進めた。JR各社においても、人減らし「合理化」、終電繰り上げや列車本数の削減をはじめ、運賃値上げ、駅の無人化、回数券の廃止、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。さらに、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依然として強まっている。

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り続けている。

地域公共交通活性化再生法改正法が施行し、全国初の再構築協議会が設置された芸備線に関して、これまで2回の協議会が開催された。

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、関係自治体からは「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」、「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る声が出ている。

2024年10月16日に開催された2回目の協議会では、再構築方針の策定に必要なデータを集める「調査事業」の内容について議論や沿線住民に対するアンケート調査の実施、沿線地域の将来の人口予測、二次交通との連携状況など、さまざまな観点から芸備線の現状を検証していくことが確認され、今年度中に実施し、その予算として1,750万円が計上されている。

協議会では、「国鉄改革時に、債務の切り離しや事業用固定資産の承継などを受けて、会社全体の経営の中で内部補助によりローカル線を維持していくことが基本とされたJRの経緯や、ローカル線の維持に関する内部補助をどのように考えるのか」「ローカル線の経営が厳しい場合、その負担を地方に転

嫁することは疑問であり、ローカル線維持に係る国の責任の在り方をどのように考えるのか」「基幹的鉄道ネットワークに該当しない路線については、JRの内部補助による路線維持は求めないのか、JRに路線維持を求めないのであれば、国の責任においてローカル線を維持していくべきと考えるが、この点をどのように考えているのか」「JRの恣意的な判断により、ローカル線の廃止が全国で際限なく広がっていくことを危惧している。国の責任を含めた鉄道ネットワークの在り方に関する整理は、この協議会の議論の大前提であり、早期に明らかにしてほしい」など、国やJRに対する厳しい主張がされた。

地域住民の生活を支える公共交通の確保は、国の責任で守られるべきであり、付帯決議に基づき、労働組合の関わりも重要な課題となっている。

JR東日本は2024年11月27日、久留里線の一部区間(久留里駅～上総亀山駅)について廃線すると発表した。これまで「JR久留里線沿線地域交通検討会議」が2回開催されてきたが、地域住民からの存続を求める声は届かないものとなった。JR東日本では、災害に伴う廃線以外では初めてのケースであり、全国的に波及する懸念、地域公共交通とは何かが浮き彫りとなっている。地域公共交通の維持・活性化に向けた国・JR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。

JR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、自然災害に伴い運休が生じている区間は、JR東日本米坂線・津軽線(2022年豪雨被災)、JR西日本美祢線(2023年豪雨被災)とJR九州肥薩線(2020年豪雨被災)となっている。沿線自治体などと協議を行っているが、JR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JR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。

「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、JR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て以降、2024年3月16日からJR九州香椎線では、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』」における営業運転が開始された。また、鹿

児島本線の一部区間において、2025年度末の導入をめざし実証実験が開始された。

J R 東日本と西日本では新幹線の自動運転に向けた検証を実施し、山手線や気仙沼線 B R T においても自動運転導入に向けた実証実験が行われている。

技術革新における自動運転への転換は、今後、避けては通れないことであるが、「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ず、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) J R 7 社およびソフトバンクの 2025 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 755 億円（前年同期は 738 億円）、営業利益は △178 億円（前年同期は△174 億円）、経常利益は 15 億円（前年同期 54 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 85 億円（前年同期△117 億円）となったことを公表。なお、2024 年度の業績予想については、連結営業収益△631 億円、経常利益は△265 億円、親会社帰属の純利益は△83 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 13,951 億円（前年同期比 107.3% 増）、営業利益は 2,356 億円（前年同期は営業利益 1,917 億円）、経常利益は 2,045 億円（前年同期 1,655 億円）、親会社株主に帰属する四半期純利益は 1,397 億円（前年同期 1,170 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 8,520 億円（2024 年 3 月期実績 2 兆 7,301 億円）、営業利益 3,700 億円（前年度：3,451 億円）、経常利益 3,150 億円（前年度：2,966 億円）、当期純利益 2,100 億円（前年度：1,964 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 8,738 億円（前年同期比 106.9% 増）、営業利益 3,652 億円（前年度：3,120 億円）、経常利益は 3,254 億円（前年度：2,786 億円）、親会社株主に帰属する第 2 四半期純利益は 2,336 億円（前年度：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 7,620 億円（対前年 103.0% 増）、営業利益 6,240 億円、経常利益 5,630 億円、親会社株主に帰属する当期純利益 3,920 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8,113億円(前年同期比105.4%増)、営業利益は1,047億円(前年同期1,062億円)、経常利益は985億円(前年同期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697億円(前年同期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1兆7,180億円、営業利益1,700億円、経常利益1,555億円、当期純利益1,000億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267億円(前年同期比105.1%増)、営業利益は△51億円(前年同期△48億円)、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29億円(前年同期26億円)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23億円(前年同期21億円)となったことを公表。また、2024年度の業績予想については、通期の連結決算の営業収益は532億円、経常利益は0億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2,084億円(前年同期比109.3%増)、営業利益は295億円(前年同期268億円)、経常利益は295億円(前年同期280億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は226億円(前年同期279億円)、EBITDAは476億円(前年同期424億円)、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4,411億円(対前年4,204億円、104.9%増)、営業利益573億円(対前年470億円)、経常利益567億円(対前年489億円)、親会社に帰属する当期純利益422億円(対前年384億円)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943億円(前年同期比4.4%増)、営業利益は△14億円(前年同期△19億円)、経常利益は△18億円(前年同期△10億円)、親会社株主に帰属する中間純利益は△24億円(前年同期△7億円)と公表。通期の業績予想(連結)は、営業収益1,996億円(前年同期比5.9%増)、営業利益12億円(対前年△47億円)、経常利益4億円(対前年△42億円)、親会社に帰属する当期純利益20億円(対前年△35億円)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、3兆1,521億円(対前期比7%増)となり、営業利益は、5,859億円(対前期比14%増)、これにより、親会社の所有者に帰属する純利益が3,239億円(対前期比7%増)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 3,500 億円、営業利益 9,500 億円、親会社に帰属する純利益は 5,100 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、退職者数が新規採用者を上回っている状況とともに、若年離職者の増加等により、相対的に社員数が減少している。鉄道は労働集約型産業であり、長期安定雇用での技術継承が必要となるが人手不足などにより技術継承が大きな問題となっている。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。コロナ禍での収入減から、インバウンドの増加などにより現在は回復してきている。

2024年3月連結決算では、JR北海道の営業収益は1,477億円（140億円増）となり、経営安定基金運用収益などを加味した当期純利益は33億円となった。JR東日本の営業収益は2兆7,301億円（3,246億円増）となり純利益は1,964億円（1,032億円増）、JR東海は営業収益1兆7,104億円（3,102億円増）純利益3,844億円（1,650億円増）、JR西日本は営業収益1兆6,350億円（2,706億円増）純利益987億円（102億円増）、JR四国は営業収益533億円（97億円増）純損益35億円、JR九州の営業収益は4,204億円（372億円増）純利益は384億円（73億円増）、JR貨物は1,885億円（9億円増）純損益30億円となった。

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5区間が廃線やバス転換されている。留萌本線（深川～石狩沼田間）についても2026年3月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確実に進めるよう」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支援策が求められる。

またJR四国も、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 15 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、改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置されたＪＲ芸備線における『再構築協議会』での丁寧な合意形成に向けた国の支援の強化や、ＪＲ各社で深刻となっている若年層を中心とした離職と担い手不足対策など懸案の諸課題について、鉄道輸送業務に携わる労働組合の立場から、本部 7 項目及び各エリア本部、貨物協議会から要請と意見交換をおこなった。

ＪＲ発足 37 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 37 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中で、ＪＲ各社が運賃引き上げを申請している。ＪＲ四国はすでに値上げを実施しているが、ＪＲ九

州は2024年7月19日に値上げを国土交通省に申請し、JR西日本の値上げ申請について国交省は2024年8月9日に認可、JR北海道も申請し、JR東日本も2026年3月から値上げとなる。

コロナ禍において徹底したコスト削減による利用者サービスが改善しない中で、さらなる利用者への負担となることは許されることではなく、値上げの目的について検証する必要がある。

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。

こうした中で、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、アフターコロナとなって、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であり、第93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、(i)7月に東海道新幹線保守用車同士が衝突、浜松～名古屋間終日運休(JR東海)(ii)同月に山陽本線新山口駅で、機関車一軸脱線(JR貨物)(iii)9月に山陽新幹線保守用車が動かなくなり、広島～小倉間が5時間半運転見合わせ(JR西日本)(iv)同月に東北新幹線、時速315kmで走行

中の連結器が外れ、列車分離（ＪＲ東日本）（v）同月に「輪軸」組み立て作業時のデータ改ざん（ＪＲ貨物）（vi）11月に函館本線森～石倉間で貨物列車の貨車5両が脱線（ＪＲ北海道・貨物）（vii）12月に鹿児島本線川内駅構内で貨物列車が脱線（ＪＲ九州・貨物）等。その他にも、地方鉄道において事故が相次いでおり、大きな輸送障害等が多発している。

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。

1961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、高年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

J R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ている。

本社・本部間の交渉単位となっているソフトバンクの交渉では、「経営協議会については、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、2024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、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。

これまで各エリアにおける労働条件改善交渉等を活用し、各会社に対し、補助を求めてきたが、J R東日本会社において接種費用全額補助が実現した。これは、国労の要求に対する回答であり、この間粘り強く交渉を行ってきた成果である。労働者が健康で安心して働けることはもとより、それを支える

家族に対しても安心することができる要求実現となった。引き続き、他のエリア、貨物会社ならびにソフトバンク会社においても要求していくことが重要な課題である。

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2024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556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1,616名と前年同期比で64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が、昨年3月12日に判決が言い渡され、東京高裁へ闘いの場を移した。

東京高裁では、昨年7月31日に第1回口頭弁論が行われ、9月25日の第2回口頭弁論で結審し、その後、3回にわたる和解協議が行われたが、12月20日の第3回和解協議の場において、被告が連帯して解決金を支払うことや、「今後、石綿被害者に補償することを認識する」などを旨とする和解が成立した。

今後も国鉄・JR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、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、引き続き国や鉄道・運輸機構への取り組みとあわせて、JR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JR各社への申し入れを行うとともに、旧国鉄及びJR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NPO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、2024年4月現在で96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たが、工事の遅れ、2024年度から始まった作業員の残業規制強化や、作業員不足を理由に開業延期に追い込まれ、開業時期が見通せない状況になっており、鉄道・運輸機構も「2030年度の札幌開業が困難である」と国土交通大臣に報告している。

並行在来線はJR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、一年ぶりに再開された自治体やバス事業者とのバス転換による協議では、既存のバス路線を維持するだけで手一杯の状態、道が提案した鉄道代替バスの本数の確保は一様に困難であるとの姿勢を示しており、北海道の公共交通は深刻な事態となっている。

一方、国交省・北海道・JR貨物・JR北海道で構成されている「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する情報連絡会」は、昨年7月までに4回開催され、論点整理が行われた。論点整理では、「海線がこれまでも、そして現在も鉄道貨物輸送の大動脈であり、まさに基幹的鉄道ネットワークの一部を形成していると言えること。また、北海道及び我が国経済にとっても極めて重要な役割を果たしてきていることを確認した。これに加え、物流の2024年

問題やカーボンニュートラルの実現などの社会課題への対応や、国防上及び防災上の観点を考慮すると、少なくとも北海道新幹線の札幌延伸開業時において、鉄道を廃止し、これを船舶等の他の輸送手段により全量代替するという方針については、解決困難な課題が多くあること」「少なくとも札幌延伸開業時には、海線の維持により、貨物鉄道機能を確保する方向性が妥当ではないかとの点に異論はなかったものの、その場合も、解決すべき課題が多岐にわたり、かつ、関係者間の複雑な利害調整を要するため、最終的な結論を得るためには、こうした諸課題の解決について一定の目途を立てる必要があることを確認した。そのため、様々な関係者から改めて丁寧に意見を伺うとともに、有識者を含めた更なる慎重な検討が必要であり、また、段階を踏みながらハイレベルな意思決定が不可欠であることを確認している。今後は、国と北海道庁が中心となって、物流事業者や自治体等の関係者へのヒアリングを行い、解決すべき課題の確認、関係者との共有を図る必要がある。そのうえで、「年内に有識者を入れた検討会議を立ち上げ、令和7年度中を目途に最終的な結論が得られるよう、個別の課題の解決方策について検討を進めていく」としている。

第三セクター鉄道会社の経営を支える大きな力は、JR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ている。

国鉄分割・民営化から37年が経過した中で、あらためて地方ローカル線の維持・存続問題や物流における鉄道貨物の役割、さらには大都市圏での旅客輸送やサービス、安全対策が問われている。

本部としても、こうした状況を踏まえながら、昨年10月14日の『鉄道の日』にあわせて「JR発足37年 あらためて地域公共交通を考えるシンポジウム」を開催した。更には各エリア・地方本部においても、利用者や沿線自治体と一体となった運動を構築していくため、この集会を起点に全国統一行動としての位置付けのもとに、「① 地方交通線や並行在来線の維持・活性化をはじめとした地域公共交通の再生に向け、各エリア・地方本部毎に関係自治体や各都道府県における政党ならびに地方議員、地方運輸局、JR各支社等への働きかけを行う。② JR発足37年にあたって、各社の経営における構造的な問題点、都市と地方交通のあり方、安全対策等について幅広く検証し、安全で快適、持続可能な交通政策の実現をめざして広く世論を喚起するため、各地方において各道府県交運労協や友誼組合など共闘の仲間にも呼びかけ、各種集会やシンポジウム・学習会および宣伝行動などの取り組みを行う。③ 2025春ダイヤ改正等を見据えながら、安全・安定輸送確立にむけた『利用者アンケート』など創意工夫した運動を地域の労組・関係団体の協力を得ながら取り組んでいく。」ことなどを柱とする取り組みを精力的に展開し、今次拡大中央委員会において全国統一行動の中間総括を行うことを確認した。

今後さらに「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. 2025年春闘

(1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

- ① 石破首相は「約30年ぶりの賃上げ水準を持続的なものとし実感を地方や中小企業に広げていかなければならない」と強調し、次期春季労使交渉での賃上げと最低賃金引き上げに向けて政労使の意見交換を開催するとして官製春闘を主導しようとしている。一方、経団連は賃上げの勢いを社会全体に定着させることが企業や経団連の「社会的責務」だとし、中小企業や非正規労働者の賃上げを重視し、労務費や原材料費などの価格転嫁を推進することなどを指針案に盛り込んでいる。しかしながら、その言葉とは裏腹に、労働者の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 経済は、コロナ禍の停滞から経済活動が再開されたが、中小企業を中心に人手不足や物価高の中での価格転嫁などの課題などもあり、運輸、建設業を中心に慢性的な人手不足はコロナ禍以前よりさらに増加傾向にある。
- ③ J R各社の2024年度3月期第2四半期決算（中間決算）が公表され、J R北海道の連結営業収益は対前年102.2%の755億円で純利益は85億円となり、通期予想では、経常利益▲265億円で純利益▲83億円となっている。J R東日本は、連結営業収益は対前年104.5%の1兆3,951億円で純利益は1,397億円となり、通期予想では、経常利益3,150億円、純利益2,100億円となっている。J R東海は、連結営業収益は対前年106.9%の8,738億円で純利益は2,336億円となり、通期予想では、経常利益5,630億円で純利益3,920億円となっている。J R西日本は、連結営業収益は対前年105.4%の8,113億円で純利益697億円となり、通期予想では、経常利益1,555億円で純利益1,000億円となっている。J R四国は、連結営業収益は対前年105.1%の267億円で純利益23億円となり、通期予想では経常利益、純利益とも0億円となっている。J R九州は、連結営業収益は対前年109.3%の2,084億円で純利益は226億円となり、通期予想では、経常利益567億円で純利益422億円となっている。J R貨物は、連結営業収益は対前年104.4%の943億円で純利益は▲24億円となり、通期予想では、経常利益4億円で純利益20億円となっている。
- ④ 財務省が9月2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3.5%、経常利益増加率が12.1%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

600兆円を超え12年連続で過去最高を更新した。

- ⑤ 内閣府が11月15日に発表した2024年7～9月期国内総生産（GDP、季節調整済み）速報値は、物価変動を除く実質で前期比0.2%増、年率換算で0.9%増だった。
- ⑥ 総務省が10月18日に公表した2024年9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2.1%上昇した。
- ⑦ 同省が2月6日に公表した2023年家計調査によると、一世帯（2人以上）あたりの支出は293,997円で物価変動の影響を省いた実質で2.6%の減少となった。また勤労者世帯（2人以上）の十収入は前年比で5.1%の減収となった。
- ⑧ 厚生労働省がまとめた9月の毎月勤労調査（速報、従業員5人以上）によると、1人あたりの賃金は物価の影響を考慮した実質で対前年同月比0.1%減少となり2ヶ月連続の減少となった。
- ⑨ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2023年度の年収が200万円以下の給与所得者が1,036万人（20.4%）となり昨年より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2023年度労働力調査（平均）では正規の職員・従業員は3,615万人（18万人増）で9年連続の増加、非正規の職員・従業員は2,124万人と（23万人増）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、11月28日に中央委員会を開催し、2025春季生活闘争方針を確定した。方針では「経済社会の新たなステージを定着させるべく、全力で賃上げに取り組み、社会全体への波及をめざす。」と強調した上で、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」の取り組み強化を促す観点から、全体の賃上げの目安は、賃上げ分3%以上、定昇相当分（賃金カーブ維持相当分）を含め5%以上とし、その実現をめざすことを決定した。また、賃金実態が把握できないなどの事情がある中小労組は、上記目標値に格差是正分1%以上を加えた18,000円以上・6%以上を目安とし、持続的な賃上げと格差是正に向けて、適切な価格転嫁・適正取引の取り組みを強化することを確認している。
- ② 全労連や全中立労組などをつくる国民春闘共闘委員会は11月24～25日

に討論集会を開催し、「企業内・産業内最低賃金・時給1,500円以上、月22万5,000円以上、月3万2,000円以上・時給200円以上（10%以上）の賃上げ、最低賃金・いますぐ全国一律1,500円、めざせ1,700円」を要求基準とする春闘方針を決定した。

- ③ 全労協などをつくる「25けんり春闘全国実行委員会」は12月5日に「25けんり春闘結成総会・集会」を開催し、2025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、「どこでも誰でも時給1,500円以上・月額25万円以上の賃金保障、月額2万5千円以上の賃上げ獲得」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、数年前から脱デフレ状況にあり、ウクライナ戦争や中東情勢などを背景に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ないことや、不規則な勤務や低賃金、労働条件が合わないなど、若年層を中心に深刻な人手不足に陥っている状況もある。

このような情勢の中にあって、国労は2025年春闘を闘うにあたり、2024年春闘の総括と教訓から、引き続き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、他労組組合員、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。そのために組合員で情報をリアルタイムで共有するために、情報発信アプリの全組合員登録を早期に達成する。

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、石破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に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について地域の公共交通を守る取り組みと安全・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6.1%相当額、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・産別別最低賃金、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の改善
- ⑤ 地方交通線・並行在来線の切り捨て反対・政府の抜本的スキーム見直し
- ⑥ J R北海道・四国及び貨物の「構造矛盾」を解消し、安全・安定輸送と経営基盤の確立
- 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、防衛費の増額反対、「戦争をする国づくり」反対

(5) 統一重点要求

- ① J R各社及びグループ会社における定期昇給の完全実施
- ② 2025年4月1日時点における基本給（平均）の6.1%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と拡充
- ⑥ グループ会社における要求は、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、早期に全国で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 全ての労働者の正社員化。グループ会社の賃金・労働条件改善

(6) 具体的な闘いの展開

- ① 2025年賃金引上げ要求は、2月13日(木)に労働条件改善要求と共に、JR各社に一斉に申入れる。回答指定日は3月12日(水)を基本とし、第一次回答ゾーン(3月10日～14日)及び第二次回答ゾーン(3月17日～21日)とする。さらにグループ会社は3月月内決着をめざす。
- ② 春闘の闘いから組織の更なる強化と組織拡大を展望するため、情報共有アプリの登録を進め、全組合員で組織強化・拡大に取り組む。
- ③ 職場点検から「職場改善要求」を確立するとともに、改善を求める取り組みを全組合員で展開し、職場・分会オルグなどの運動を追求する。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4日(火)に中央総行動を配置し、客貨一体となった取り組みを追求するとともに、全国統一行動を行う。
- ⑤ 交運労協主催の総決起集会や地域春闘集会に参加し、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、防衛費の増額反対、「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38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。東日本・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の影響による減収から回復基調にあるが、経営側は厳しい経営状況を強調している。賃金生活実態アンケートの調査結果では、毎月の赤字が 38,680 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、新賃金の引上げ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 93 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」の総括を行ない、組織の現状も踏まえて引き続き組織強化・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、中央執行委員会として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とはいうまでもない。各級機関の中でも、次世代組合員の役員配置を含め、その育成に向けた取り組みの強化が求められている。

第 93 回定期全国大会でも、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、組織拡大目標には及ばなかったものの、組織拡大の重要性は認識

されてきた。各職場から国労加入に向けた具体的な行動の展開するなかで、国労への信頼や共感へと結びつ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ゾーンの間中総括を行うとともに、今後の組織強化・拡大の強化はもとより、次世代組合員が持続可能な組織運営を確立する中から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。

現在まで組織拡大の到達点は第93回定期全国大会以降4名の組織拡大となっている。国労組織が決定した目標に対して、現状を直視しつつも、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。

引き続き、最重要課題として位置づけた組織拡大の闘いを強めながら、第2ゾーンにおいて具体的な運動を展開し、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とする。

<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、昨年度に引き続き、全国大会終了後の昨年8月22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19日に第1回対策会議およびエリア書記長合同会議を開催しながら、「本部組織拡大対策会議」の設置と「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）を確認し、続いて10月6日の「第1回全国エリア組織部長会議」で具体的な取り組みと運動の展開を意思統一した。そして、労働条件改善の闘いをはじめとした各種取り組みを通じて定期全国大会以降4名の組織拡大へと結びつけた。

これらの成果を11月15日に開催した「第2回組織拡大対策会議」で確認し、来る2月16日の「第1回全国エリア・地方本部組織部長会議」において第1ゾーン中間総括を持ち寄り、第2ゾーンでは、2025年春闘をはじめとする労働条件改善、新規採用者獲得をはじめとする組織強化・拡大の具体的な運動展開に向けて更なる意思統一を固めあうこととした。

(2) 具体的な行動計画

第93回定期全国大会では組織強化・拡大の総括から、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、運動の実態を踏まえて第1ゾーンと第2ゾーンに分けて各ゾーン毎に中間総括を行うこととした。その上で、当面する2025年春闘、期末手当獲得の闘い、新規採用者獲得をはじめ、安全輸送の確立や平和と民主主義を守る闘いなど国民的諸課題と結合して組織拡大の取り組みを全ての闘いの集約点として強化していくことを意思統一した。

(3) 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持ち続け、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を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り「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』との声が出始めて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人の仲間の国労加入が、国労組織にとって何倍もの力につながってきている。

しかし、各職場の現状は、この間の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一層加速化する中で、不平や不満、悩みが蔓延し、それが個人解決へと向かうことにより、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。

そうした職場状況の中で各エリア・地方では国労加入の実現には至らないまでも、職場に渦巻く不平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「国労の存在意義」を今まで以上に広げる努力が求められており、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。

国労組織の現状は、再雇用社員も退職年齢を迎えていく中で、次世代組合員の育成は国労の将来を左右する喫緊の課題であり、本部は次世代組合員の育成を常に意識しながら、これまでも「国労フクシマ交流・視察学習会」「中央労働学校」「組織強化・拡大経験交流集会」などの各種行動への参加を積極的に呼びかけてきた。

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なくてはならない。

(4) TUNAGの登録推進に向けて

国鉄採用最終年度の組合員がいよいよ退職時期を迎える一方で、今後さらに組合掲示板の撤去や紙ベースの機関紙が組合員の手元に行き届かない状況が想定されることから、情報の共有化は喫緊の課題となっている。

そのため、本部はこの間、組合員をくまなくリアルタイムで確実につないでいく「プッシュ型情報発信体制の確立」の取り組みを重視してきた。

その上で、第 92 回定期全国大会以降、組合員相互の情報共有のあり方について様々な角度から検討を重ねた結果、「TUNAG」の導入を確認し、各種機関会議を経て、第 193 回拡大中央委員会で「情報発信」の中心に据えて取り組むことを意思統一した。さらに、第 93 回定期全国大会で、今後の情報共有を「TUNAG」へと切り替え、全機関、全組合員で運用できる態勢を作り上げることを確認し、現在、全機関が組合員の登録推進に向けた努力を続けている。

これまで各エリア・地方本部、支部や地区本部・分会段階で組合員をリストアップして属人的に登録してもらうために様々な努力が続けられる中、地方大会や各種機関会議、集会等での呼びかけや登録作業を行ってきた。

本部は、それらの運動を後押しすべく、毎月 10 日毎に登録進捗状況を共有し、エリア本部だけではなく各地方本部での取り組みの集約に向け登録推進を継続しており、今後の「TUNAG」の活用方法についても引き続き検討を深めていく。

(5) 具体的な実践について

本部をはじめ各級機関の中では、すでに次世代を担う若手組合員が執行部を担い、様々な企画や実務の経験を重ねながら次世代組合員同士の交流を通じてお互いが励まし合い、それぞれの職場の中から国労加入に向けた仲間への働きかけを強めてきた。

組織拡大を実現してきた職場では、つながりを断ち切らず仲間が転勤しても組合員との連携や仲間の抱えている不安や悩みに親身になって応え、問題の解決に向けた献身的な努力が続けられる中で、国労組合員や分会への信頼や共感が生まれている。その結果、組織拡大を実現していることも事実であり、こうした仲間の努力に学んでいかなければならない。

また、各職場に点在する組合員に対して、「TUNAG」登録推進も含めた行動提起が重要になっており、当面する 25 春闘などを通じて、全組合員のもとに足を運ぶ総対話活動を全機関が一丸となって取り組むことが求められている。

(6) 具体的な目標の設定

本部は、昨年 8 月 22 日に発出した「闘争指示第 3 号」に基づき、「組織強化・拡大の具体的な運動の展開について」の意思統一により、全国的な運動展開として、第 94 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た。さらに、前年度実績がある機関については更なる拡大を目標とする。尚、2024 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、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。

(7) 関連労働者の組織化

新型コロナウイルスの感染症の影響から回復傾向には向かいつつも、JR職場はもとより、それを下回るJRグループ・関連会社に働く社員の労働条件は、会社施策の前倒しによるコスト削減や経費削減でさらに厳しさを増してくることは必至である。

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・関連会社の中での国労加入は相次いでおり、すべての働く労働者の立場に立った国労の職場環境・労働条件改善の取り組みは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。

(8) 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した「マクロ経済スライド」を含め、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される中で、これに伴う再雇用組合員の在職条件の改善、真の65歳定年制実現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歳以上になっても再々雇用として、さらに働き続けなければならない厳しい現状も報告されている。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、地方公共交通を守る闘いや平和と民主主義を守る闘いなど国民的諸課題について、より連携を密にした取り組みの強化が必要であり、組合員の定年退職時には「鉄道退職者の会」への加入について強く呼びかけ日常的に連携を深めていく。

<2> 具体的な闘いの展開

(1) 第93回定期全国大会の意思統一に基づき、組織拡大運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16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ールド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。

また、今日、様々な感染症が発生する中でオルグや交流会などを行う場合には、引き続き、感染症対策につとめながら、Web を活用した会議への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 18 回組織強化・拡大経験交流集会」については、第 94 回定期全国大会に向けた第二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。

⑥ 第 195 回拡大中央委員会までを第一ゾーンとする。

⑦ 2 月から第 94 回定期全国大会までを第二ゾーンとする。第 195 回拡大中央委員会の議論を踏まえ、2025 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。

⑧ 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 18 回組織強化・拡大経験交流会】

・ 日 程 2025 年 6 月 1 日または 8 日(日)～2 日または 9 日(月)

・ 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。

⑨ 4 月以降、第 94 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

この間、「交運共済生協」は事業のあ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ことが組合員への利益を資するとの判断に基づき、「交運共済生協」と「こくみん共済 coop」による協議により、2023 年 7 月の「こくみん共済 coop」への円滑な契約移転を行ってきた。

今年度については「総合共済」の 2025 年 4 月 1 日からの「制度改定」に伴

い、JR各社における総合共済の取扱いに関する手続きの変更について本部・東日本本部に重点を置いて取り組みを強めてきた。

これらの動向も踏まえつつ、引き続き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、「こくみん共済coop」へのスムーズな契約手続きの移転に取り組む。
- ③ 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。
- ④ 「交運共済生協」が現在行っている総合共済の4月1日以降の「制度改定」に伴う諸手続きに対して「総合共済」の重要性を訴えつつ不備が生じることのないよう万全の態勢で取り組む。

5. 平和と民主主義を守る闘い

岸田前政権によるGX基本方針である原発回帰路線を継承した石破政権は、12月17日、第7次エネルギー基本計画の原案を公表した。2011年の東京電力福島第一原子力発電所事故以降、盛り込んできた「原子力依存度を可能な限り低減する」との文言を初めて削除、原発の建て替えにも言及した。電力需要増やウクライナ危機など経済安全保障の懸念が増す中、エネルギーをいかに安定確保するかに重きを置く内容となる。基本計画では2040年度の国内の発電電力量に占める再生可能エネルギーの割合を4~5割へと引き上げ、初めて火力発電を上回る最大の電源とする一方、原子力は第6次計画で30年度に「20~22%」としていた割合を維持、40年度も2割としている。23年度実績は再エネが22.9%、原子力が8.5%であることから、40年度に向けて原子力への依存を大幅に拡大しようとしている。一方で福島第一原発事故の収束が見通せず、今なお多くの人々が苦しんでいる現実を直視したとき、まさに背信行為といわざるを得ない。

こうした中、政府が閣議決定した2025年度予算案の防衛関係予算は、前年度比9.4%増の8兆7,005億円(デジタル庁所管分を含む)となり、11年連続で過去最大を更新した。防衛予算では反撃能力(敵基地攻撃能力)整備の一環として多数の小型衛星で目標を探知・追尾する「衛星コンステレーション」を構

築するため、2,832 億円を計上し、自衛官のなり手不足解消に向けた処遇・勤務環境改善に 4,097 億円を充て、このうち自衛官確保対策として、手当の新設など処遇改善に 167 億円、隊舎の個室化など生活・勤務環境の改善には 3,878 億円を投じ、人手不足の解消を急いでいる。

自民党派閥の政治資金問題は、12 月 24 日に閉会した第 216 臨時国会で幕引きできず、参院政治倫理審査会での弁明は 2025 年以降も続く見通しとなった。東京都議会の自民党会派が開いた政治資金パーティーを巡る不記載問題もくすぶり、今夏の東京都議選や参院選への影響を懸念する声が与党内に出ている。

衆議院で野党が弁明を求めていた 15 人の議員が政治倫理審査会に出席し、参院も弁明を申し出た 27 人のうち 5 人が公開形式の審査を受けた。一方、東京地検特捜部は 12 月 26 日、政治資金規正法違反の疑いで刑事告発されていた旧安倍派と旧石破派の国会議員や当時の会計責任者など、あわせて 65 人について不起訴処分とした。

こうした諸情勢のもとで、国労は昨年 12 月 7 日から 8 日にかけて、第 12 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、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。

「フクシマ」の教訓を風化させないために訴え続けることが重要である。

昨年、日本被団協の長年にわたる平和への取り組みが国際的に評価され、ノーベル平和賞を受賞したが、核廃絶を求める運動を継承して次世代へと活動を引き継ぐ幅広い取り組みが強く求められている。

この間、国労は被爆者対策協議会と共に被爆の実相を語り継ぎ、被爆者の健康管理や福祉の増進など長年にわたる活動を行ってきた。

このたび「ヒロシマ・ナガサキ・フクシマ」の取り組みをさらに強化するため、被爆 80 年の節目となる 4 月 13 日～14 日の日程で、国労被対協とともに視察学習会を開催することとした。

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. 2025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（木）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. 2025年春闘に勝利し、諸要求を獲得するためにも、全組合員オルグなどの取り組みと併せ、TUNAGの全組合員登録を早期に達成し、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96回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2025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（2024年9月30日）
- ② 2024年度年末手当の支給に関する協定（2024年11月21日）

2. ソフトバンク株式会社

- ① 労働協約（2024年9月30日）
- ② 年末手当の支払いに関する協定（2024年11月26日）