

国労第94回定期全国大会
と き：2025.7.27～28
と ころ：東京地方本部管内

2025年度運動方針(案)

(第一次草案)

国鉄労働組合

メインスローガン

つくろう職場に労働運動を！

ひろげよう闘いを

職場に、地域に、全国に！

サブ・スローガン

1. 「仕事総点検・安全総点検」運動を全職場から展開し、JRおよび関連労働者の組織化と希望者全員の正社員化、労働条件の改善、安全・安定輸送の確立を一体のものとして全力で取り組もう！
2. 2026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政策の実現をめざそう！
6. 憲法改悪を許さず、戦争法廃止、核兵器廃絶、平和と民主主義擁護の闘いを強化しよう！
7. すべての戦争に反対し、武力による威嚇・行使を許さず、国際紛争の平和的解決を求め、難民・移住者と外国人労働者の基本的人権を擁護しよう！
8. すべての差別反対・人権確立、じん肺等公害の根絶、地球環境保護などの共闘運動を強化しよう！
9. 労働法制の改悪・増税政策・社会保障の切り捨てなどに反対し、「格差是正」と「働きやすさ」を求め、地域から共闘運動を強化しよう！
10. 大規模自然災害からの早期復興と被災地への支援策強化、原発推進のエネルギー政策を抜本的に転換させよう！
11. 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！

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. J R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. 2025 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. 2026 年春闘の闘い
3. 労働協約改正と期末手当獲得の闘い
4. J R 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 C O O P 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

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て、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上げることを確認した。

さらに、「闘争指令第1号」の総括から、2024年度においても新たな闘争指示のもとで、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27日に開催した第195回拡大中央委員会においても2025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総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。

JR各社では、好調なインバウンド需要もあり、コロナ禍において悪化した収益については回復し、過去最高となるなど好調な状況となっている。こうした状況をなし得たのは、コロナ禍においても現場の組合員が安全・安心の公共交通を維持するために奮闘してきた結果である。同時に医療現場においても最前線で医療の確保に従事してきた。しかしながら、少なくない労働者が会社の将来性への不安から若年での離職を選択している。こうした状況から現場では慢性的な要員不足となっており、こうした問題を交渉で解決できるのは労働組合だけであり、労働組合の必要性が増してきている。

石破内閣は、自民党の党是である「憲法改正」に向け憲法審査会と党の実現本部を連携させ機運を高めたいとしている。衆参両議院において憲法改正の発議に必要な3分に2を超える状況が続いていたが、昨年10月に投開票が行われた衆議院選挙では、自民党派閥の裏金に発する「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割れとなった。今夏に予定されている参議院選挙をはじめとした選挙においても立憲野党の躍進を勝ち取る必要がある。

JR各社は、要員削減と効率化を進め、みどりの窓口の廃止や駅無人化、グループ会社への委託拡大、GOA2.5における自動運転などの合理化施策を進める中で、人件費削減とマルチタスク（多能工化）を進めている。委託の拡大が進められているが、コストカットによる収益の増加ではなく、適正な委託費を支払う事が求められている。そうした状況の中、全国で輸送障害が頻発し新幹線での走行中の列車分離や滑走事故、保守用車両の追突事故など、安全輸送が脅かされる事象が多く発生しているが、安全総点検に取り組むことを、この間確認してきた。福知山脱線事故から20年となったが、事故の教訓や労働組合の役割などに学び、更に運動を強化する必要がある。

職場では急激な世代交代が余儀なくされているが、労働条件低下や会社施策への不信感、世代間格差などで退職者が増加し、要員不足の一因となっている。

またローカル線については、改正地域公共交通活性化法の施行により、芸備線の一部区間について「再構築協議会」が設置され検討が始まっている。また再構築協議会が設置されていない路線においても、JRと地域での議論が始まっている。国労として昨年10月14日に「JR発足37年あらためて公共交通を考えるシンポジウム」を開催し、さらに全国で創意工夫した運動を取り組んできた。今後も鉄道路線維持のための公的資金制度の拡充や地域公共交通が持続的な安定経営が図られるように、自治体・地域・利用者と連携した取り組みが求められている。また改正地域公共交通活性化再生法の附帯決議を生かす取り組みも必要である。

国労を取り巻く状況は、厳しさを増している。再雇用組合員の再雇用満了による退職により、組織の減少と組合費収入の減少は避けられず、この現状を直視し、次世代にどのように国労運動を繋いでいくのかを全体で議論していく必要がある。

この間、本部は、組織強化・拡大の取り組みを進めるために組織拡大対策会議を設置してきた。年度内の具体的な目標を設定し、組織拡大を達成するために、職場運動を実践する人財育成を行うなどの運動を意思統一してきた。その成果としてJR世代を中心に拡大を勝ち取ることができたが、今後も動きを作ることと拡大の芽を逃さない取り組みが求められている。

全国の組合員との情報共有を図っていくために、情報発信アプリを導入し活用を始めているが早急に全組合員の登録を進める必要がある。その達成のためには、日頃からの職場集会などの開催と各機関役員によるオルグ活動が求められる。

労働組合の必要性を引き続き上げていく必要があるが、現在、労働基準法の改正議論が行われており、その中で労使コミュニケーション等の議論もあるが、会社との交渉ができるのは労働組合だけであり、労働組合の意義と役割を広める必要がある。今後の議論の方向性について注視するとともに、一致する課題については、連携して取り組むことが求められている。

平和を求める闘いとして、今年は被爆80年を迎えるが、4月に国労被爆者対策協議会とともに、被爆80年視察学習交流会を開催し、「核と人類は共存できない」ことを確認してきた。この間、国労フクシマ交流・視察学習会も実施してきたが、労働組合として次世代にどのように繋いでいくのが重要である。

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・拡大運動に結び付け、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) 2025年1月、第47代アメリカ合衆国大統領にドナルド・トランプが再び就任したことで、世界は再びその政治スタイルとその影響に注目が集まった。前回の政権時と同様、そのリーダーシップは社会の分断を深める一方で、第2次トランプ政権では、個人や小規模なコミュニティが自己依存的に動く「分散と個人化」の動きが加速している。米国第一主義を前面に押し出した大統領令乱発と、「世界への関税戦争の宣戦布告」「外交政策の大幅な路線転換」「反移民政策」「反DEI政策」「脱炭素への後ろ向きな対応」など、その多くが第二次世界大戦後に米国が進めてきた自由貿易、国際協調、多様性尊重等をいわば全否定するものとなっている。
- (2) 2022年2月24日、ロシアのウクライナへの軍事侵攻は、丸3年5ヵ月が経過したいま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。ウクライナの各地でロシア軍とウクライナ軍が戦闘を続けていて、大勢の市民が国外へ避難している。5月16日、トルコのイスタンブールでロシアのメジンスキー大統領補佐官が率いる代表团と、ウクライナのウメロフ国防相が率いる代表团による直接協議が行われた。仲介役としてトルコのフィダン外相も出席し、協議はおおよそ2時間に及び、停戦をめぐり、ロシアとウクライナによる対面での協議が行われたのは、ロシアが軍事侵攻を始めた直後の2022年3月以来、初めてとなる。双方はそれぞれ1,000人の捕虜を近く交換することで合意したほか、首脳会談の可能性についても議論された。ウクライナ側が強く求める少なくとも30日間の無条件の停戦をめぐっては、そのあり方を今後、それぞれが提示するという一方で、今後も協議を続けるとされている。
- (3) 一方、ロシアでは、5月9日が第2次世界大戦で旧ソビエトがナチス・ドイツに勝利したことを祝う「戦勝記念日」で、プーチン大統領は、これにあわせて習近平国家主席をモスクワに招き、会談した。プーチン大統領は「厳しい戦争中に築かれた我々のきずなは、現在の協力関係の基盤の1つとなっている。我々の関係は対等で互恵的であり、国際情勢に左右されるものではない」と述べ、第2次世界大戦の歴史を強調し、両国の連携を強化したい姿勢を示した。習主席も国際社会の現状について「単独主義と強権的ないじめ行為に直面している」と指摘したうえで「中国はロシアとともに両国と幅広い発展途上国の権利と利益を断固として守り、平等で秩序ある世界の多極化と経済のグローバル化を推進していく」と述べ

べ、トランプ政権などを念頭に、両国の関係をさらに強化していく意向を示した。

- (4) トランプ大統領は、2期目の就任後、初めての本格的な外国訪問として、5月13日から中東のサウジアラビア、カタール、UAE（アラブ首長国連邦）を訪れ、最後の訪問国、UAEの首都アブダビで、記者団からプーチン大統領との会談の時期について問われ、「機会を設定できしだいすぐにだ」と述べ、早期の会談の実現に意欲を示した。また、ウクライナとロシア代表団による直接協議の場となったトルコのイスタンブールに、みずからも向かう可能性に言及していたが、記者団に「これから戻る。ワシントンに帰るのが楽しみだ」と述べた。さらに、パレスチナのガザ地区の情勢については、「ガザの状況を注視していて、対処するつもりだ。多くの人々が飢えている。多くの悪いことが起きている」と述べ、人道支援物資の搬入の実現に向けて取り組む考えを示した。16日午後、UAEのムハンマド大統領の見送りを受けて大統領専用機に乗り込み、ワシントンに向けて帰国の途に付いた。今回の中東歴訪は、蜜月関係だったはずのイスラエルを訪問しないという「想定外」のものとなった。
- (5) イスラエル軍は5月16日、パレスチナ自治区ガザ地区で新たな大規模攻勢の第1段階に着手したと明らかにした。トランプ米大統領が停戦合意への成果なく中東歴訪を終えたその日の発表となった。イスラエル軍は現地時間午前0時前に出した声明で、「イスラエル国防軍（IDF）はこの1日、ガザ地区戦略区域の奪取を目的とする大規模攻撃と部隊動員に着手した」と表明した。「ギデオンの戦車」作戦の序盤戦の一環であり、人質解放やイスラム組織ハマスの撃退を含む全戦闘目標の達成に向けた作戦拡大の一環でもあると説明した。そのうえで「IDF南部軍の部隊はイスラエル国民の保護と戦争目標達成のため、引き続き作戦を継続する」と付け加えた。
- (6) 国際通貨基金（IMF）は4月22日、今年と来年の世界経済成長見通しを大幅に引き下げた。トランプ大統領の関税措置が世界的な貿易戦争を引き起こすため、見通しはさらに悪化する恐れがあると警告した。IMFは22日、最新の世界経済見通し（WEO）を発表したが、1月の時点では3.3%成長を予測していた今年の世界経済成長率を2.8%に引き下げた。予想通りとなれば、新型コロナウイルスがパンデミック（世界的大流行）となった2020年以来の鈍い伸びとなる。来年の成長率見通しは0.3ポイント引き下げて3%とされた。日本については2025年の成長率予想を0.6%とし、従来予想から0.5ポイント引き下げた。インフレ率を上回る賃金の伸びは家計の可処分所得を押し上げるものの、4月2日に発表された関税の影響に不確実性が加わることで、予想されている民間の消費拡大が相殺されるとしている。

2. 国内情勢の特徴

- (1) 第 217 回通常国会が 1 月 24 日に召集され、会期は 6 月 22 日までの 150 日間。石破総理大臣は 24 日午前、総理大臣官邸で記者団に対し「多くの国民に『政府の言うことはもっともだ』と思ってもらい、その結果、多くの党に賛同してもらえよう誠心誠意、努めていく。濃密な議論が行われ、よりよい結論が得られるよう政府として努力したい」と述べた。一方、立憲民主党の野田代表は記者会見で「1 番大きな焦点は、前半国会では新年度予算案の審議。しっかりとチェックして、出てくる財源を学校給食費の無償化などの政策に生かし、財源に責任を持った対応で存在感を示したい」と述べた。夏には、参議院選挙や東京都議会議員選挙を控えていることから、序盤から与野党の激しい論戦が展開される見通しとなった。
- (2) 2025 年度予算案は 3 月 31 日午後、参院本会議で可決された後、衆院本会議で自民、公明、日本維新の会 3 党の過半数の同意で成立した。石破政権は衆院で少数与党となる中、高校授業料無償化をめぐる合意した維新の協力を得て、予算案の年度内成立にこぎつけた。予算案は一般会計総額で 115 兆 1978 億円。「高額療養費制度」の自己負担上限額の引き上げ見送りに伴い、参院で修正されたため、国会法の規定に基づき、衆院に回付された。参院で修正された予算案が衆院の同意を得て成立するのは、現憲法下で初めてとなる。
- (3) 衆院議院運営委員会の理事会は 5 月 16 日、年金制度改革法案について 20 日の衆院本会議で審議入りする日程を決めた。法案は当初は 3 月中旬に提出予定だったが、およそ 2 カ月遅れの提出となった。与野党は会議や委員会での質疑に首相が出席する「重要広範議案」に指定している。政府は 16 日の閣議で法案を決定したが、柱の 1 つだった基礎年金の底上げ策は自民党内で夏の参院選を控える参院議員らを中心に反発が広がり削除された。立憲民主党は削除したことを批判しており、野田代表が「あんこの入っていないあんぱんだ。あんこが入るような修正を求めている」と述べ、基礎年金を底上げする措置を盛り込むため、法案の修正を求め、自民・公明・立憲民主党による協議が行われた。
- (4) 物価高騰が続く中、2024 年の夏以降の急激な高騰と高止まりが続くコメ価格を巡る問題は、不用意な発言をした江藤拓前農相が辞任する事態となり、局面打開を急ぐ石破茂首相は小泉進次郎氏を農相に起用した。新たに就任した小泉農林水産大臣は個別の相手に売り渡す「随意契約」に切り替える急場しのぎの『打開策』を打ち出した。
- (5) 内閣府が 5 月 9 日発表した 3 月分の景気動向指数（一致指数、速報値）は、前月と比較して 1.3 ポイント下降し、4 か月ぶりの下降となった。この要因として

「耐久消費財出荷指数」や「鉱工業用生産財出荷指数」等がマイナスに寄与したことが挙げられる。これを機械的な基準に当てはめた結果、今月の判断は、前月と同じ「下げ止まり」となり、先行指数：107.7、一致指数：116.0、遅行指数：110.8となった。先行指数は、前月と比較して0.5ポイント下降し、3か月後方移動平均は0.07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0.04ポイント上昇で10か月ぶりの上昇、一致指数は、前月と比較して1.3ポイント下降し、4か月ぶりの下降となった。3か月後方移動平均は0.10ポイント下降し、6か月ぶりの下降となり、7か月後方移動平均は0.28ポイント上昇し、8か月連続の上昇であった。遅行指数は、前月と比較して0.1ポイント上昇し、2か月ぶりの上昇となり、3か月後方移動平均は0.40ポイント上昇で12か月連続の上昇となった。さらに7か月後方移動平均は0.27ポイント上昇し、14か月連続の上昇となった。

- (6) 総務省が5月2日に公表した労働力調査3月分結果では、完全失業率（季節調整値）は2.5%。前月に比べ0.1ポイントの上昇、完全失業者数は180万人となった。前年同月に比べ5万人の減少で2か月連続の減少となった。求職理由別に前年同月と比べると、「勤め先や事業の都合による離職」が3万人の減少し、「自発的な離職（自己都合）」が1万人の減少、「新たに求職」が4万人の減少となった。就業者数は6,770万人で前年同月に比べ44万人の増加で32か月連続の増加となった。雇用者数は6,138万人で前年同月に比べ58万人の増加し、37か月連続の増加となった。正規の職員・従業員数は3,642万人で前年同月に比べ40万人増加し、17か月連続の増加となった。非正規の職員・従業員数は2,151万人で前年同月に比べ20万人の増加となった。主な産業別就業者を前年同月と比べると、「教育、学習支援業」、「サービス業（他に分類されないもの）」、「不動産業、物品賃貸業」などが増加となった。

3. JRを取り巻く情勢の特徴

- (1) コロナ禍において大きく落ち込んだJR各社の業績は、アフターコロナの時代を迎え、経済正常化への機運が高まり、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。コロナ禍において、JR各社は人減らし「合理化」や列車本数の削減、利用者サービスの著しい低下など徹底した経費削減を強行してきた。それにより、離職者も後が絶たず要員不足から、時間外労働、年休抑制など労働強化が強まっており、多能工化も進んでいる。さらに、コロナ禍におけるライフスタイルの多様な変化や、コロナを理由に推し進められてきた合理化・効率化に

より、今日的課題となっていた「自動運転システム」の導入、MaaSの推進など、IT・IoT技術を活用した会社施策は拡大を続けている。

(2) 国土交通省の鉄道運輸統計によれば、2023年度のJR鉄道旅客数は前年度比6.9%増の84億3,260万人となり3年連続増加した。しかし、新型コロナウイルス感染症により大きく落ち込んだ2020年を100とした場合、25.7%の増加に過ぎず、コロナ前の水準には戻っていないことが明らかになっている。2024年3月ダイヤ改正では、北陸新幹線の金沢～敦賀間が延伸開業し、JR西日本における増収の要因となった。2025年3月に実施されたJR各社のダイヤ改正では、新幹線における利便性向上、優等列車の時間短縮や増発など、大都市圏を中心に行われた。しかし、地方ではローカル線の減便や編成両数の減、終電の繰り上げやワンマン運転が拡大し、駅の廃止や無人化など人員削減、みどりの窓口閉鎖から券売機への移行などサービスの低下が続いている。また、JR北海道・西日本・九州が運賃値上げを実施し、2026年度値上げを予定しているJR東日本を除くJR各社が運賃値上げを行った。

(3) JR九州では、少子高齢化や人口減少が進む中で交通ネットワークを長期的に維持していくためとして、昨年3月から香椎線でGOA2.5による自動運転を開始した。鹿児島本線でもGOA2.0による実証実験が開始され、2025年度末の導入を目指すとしている。JR各社の新幹線による自動運転の実証実験も始まっており、BRTにも拡大している。さらに、5月13日に鉄道総研が「自律型列車運行制御システム」を開発したと発表した。これは、車上に集約した運行に関わる情報に基づき、列車自らが進路上の安全を判断し、踏切などを制御しつつ安全かつ柔軟な運行を実現するもので、さらなる省人化・省力化を可能とするシステムとなっている。また、JR東日本では2025年春から、常磐線（各駅停車）綾瀬駅～取手駅間（10両編成）、南武線 川崎駅～立川駅間（6両編成）でワンマン運転を実施し、2030年頃までに首都圏主要線区でワンマン化を予定している。

(4) 地域鉄道は、地域住民の通学・通勤などの足として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である。しかし、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、2023年10月に施工された。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」とされている。

(5) 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、その初会合が昨年3月26日、中国運輸局、岡山県、

広島県、新見市、庄原市、三次市、広島市、ＪＲ西日本などの構成により広島県で開かれ、「再構築協議会」の第３回会合が３月２６日、広島市内であり、路線の可能性を探るために新年度に実施する実証事業案などが議論された。

- (6) 協議会事務局の国土交通省中国運輸局が事業案を説明する中で、再構築協が沿線住民らに実施したアンケート結果では、芸備線を利用しない理由は「運行本数が少ないから」が最多となり、利用増加につながるための施策として「ダイヤの変更」、「二次交通の充実」、「共通乗車券の発売」、「所要時間の短縮」などが出された。また芸備線の課題は、ダイヤの不便さ、移動時間の長さ、二次交通との接続などであり、バス・タクシー事業者における乗務員不足が顕在化しつつあり、今後乗務員の高齢化等によって運行の維持が困難になるとの結果が示された。
- (7) アンケート結果を踏まえ、路線や沿線の需要増加にむけた施策を実施した場合の経済効果の試算では、利用者の需要に合わせたダイヤ改善やバスやタクシーなど二次交通の整備などを実施した場合、経済効果は約３億８千万円となるとの試算を示し、必要な費用は約１億８千万円を見込むと示した。
- (8) ＪＲ西日本の林秀樹岡山支社長は、ダイヤ改善や増便について「鉄道設備や車両・乗務員などの制約がある」とし、そのうえで「バスによる増便など工夫が必要だ」と述べ、上下分離方式で第三セクターが運行する存続案を選択肢の一つとして示した。これに対し広島県の玉井優子副知事は「ＪＲが引き続き維持するという選択肢もある」と釘を刺している。また、再構築協議会では、示された案をもとに今年５月にも実証事業の具体的な内容を固めたいとし、７月をめどに実証事業を始める計画としている。
- (9) ４月９日には、全国知事会が国の積極的な関与を求め、「全国的な鉄道ネットワークのあり方に関する特別要望」を提出した。これは、「地方ローカル鉄道は地方の公共交通を支えており路線が一部でも廃止されると地域の衰退につながりかねない」と指摘したもので、地方ローカル鉄道のネットワークについて、「将来の国の在り方を見据えて位置づけを明らかにすること」、「ＪＲ各社の経営状況を踏まえ維持するための補助の考え方を示すこと」、「利用促進に向けた支援を行うこと」などを求めたものである。これに対し石破首相は「『つながってなんぼ』が鉄道であり議論したほうがいいと思っている。国もできるかぎりのお手伝いをしていく」と述べている。
- (10) 中国運輸局は、「３年をめどに方針を作成したいが、協議が続く限り３年を超えても打ち切ることはない」と述べているが、少子高齢化の中で、交通弱者や利用者の移動する権利は守られるべきであり、都会でも過疎地でも同じ負担で移動できる環境は“公共”の名のもとに国の責任で守られるべきである。また、付帯決議に基づき、労働組合の関りも重要な課題となっている。

(11) J R各社の2025年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】

5月9日に発表されたJ R北海道の2024年度決算は、鉄道運輸収入の増加や補綴業などが好調に推移したことから、連結営業収益は1,560億円となり、対前年に対して82億円増加した。経営安定基金運用益が有価証券売却益の減少により25億円減少したことから、経常利益は14億円減少した125億円となった。特別利益に、国からの支援(217億円)などを計上した結果、親会社に帰属する当期純利益は12億円改善し、46億円の黒字となった。

【東日本会社】

4月30日に発表されたJ R東日本の2024年度決算は、鉄道の利用増など、すべてのセグメントで増収となったことから、営業収益は前期比5.8%増の2兆8,875億円となった。また、これに伴って営業利益は前期比9.2%増の3,767億円、経常利益は前期比8.4%増の3,215億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比14.2%増の2,242億円となった。

【東海会社】

5月1日に発表されたJ R東海の2024年度決算は、運輸収入の増加やグループ会社の収益も増加したことから、営業収益は前期比7.1%増の1兆8,318億円、経常利益は前期比18.7%増の6,492億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比19.3%増の4,584億円となった。

【西日本会社】

5月2日に発表されたJ R西日本の2024年度決算は、北陸新幹線の敦賀延伸やインバウンド需要の増、利用回復等により、営業収益は前期比4.5%増の1兆7,079億円、経常利益は前期比9.0%増の1,656億円、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前期比15.4%増の1,139億円となった。

【四国会社】

5月12日に発表されたJ R四国の2024年度決算は、「鉄道事業における収益拡大施策の推進」など重点項目を経営基盤強化に向け取り組んだ結果、全てのセグメントで営業収益が増収となり、国からの「経営安定基金の下支え」支援による機構への貸付が進捗したことにより受取利息が増加したこともあり、営業

収益は対前年 19 億円増加の 552 億円、営業損益は対前年 14 億円増の 130 億円、経常利益は対前年 1 億円増加し 42 億円、親会社株主に帰属する当期純利益は、対前年 2 億円減益し、33 億円となった。

【九州会社】

5 月 12 日に発表された J R 九州 2024 年度決算は、鉄道旅客運輸収入の回復やホテル事業などが好調に推移したことから、営業収益は前期比 8.1%増の 4,543 億円、経常利益は前期比 21.7%増の 595 億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比 13.6%増の 436 億円となった。

【貨物会社】

5 月 13 日に発表した J R 貨物の 2024 年度決算は、運賃改定効果や輸送量の増加、特別勘定の土地の売却が影響し大幅増となったことから、営業収益は前期比 6.5%増の 2,007 億円、経常利益は対前年 57 億円改善し 14 億円、親会社株主に帰属する当期純利益は対前年 102 億円改善の 67 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各社は、コロナ禍において減収・赤字を口実に、人減らし「合理化」、無人駅や委託の拡大、無人駅の廃止、労働条件の改悪が進められる中、安全・安定輸送が脅かされている。JR上場4社の鉄道運輸収入は、コロナ禍前の19年3月期との比較で本州2社ならびにJR九州は9割超の水準まで回復し、JR東海は過去最高益を計上した。しかし、JR各社は、依然として利益最優先の経営を続けており、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。JR発足から38年が経過したが、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。
- (2) 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、JRを取り巻く現状は、発足から37年を経て、各社ともに効率化・合理化が一層推し進められ、安全輸送の根幹である技術継承、労働条件、教育の不十分さから、重大事故が相次いで発生するなど、安全・安定輸送の確保は焦眉の課題となっている。一方、JR各社の路線別の収支や輸送人員数が相次いで公表される中、昨年10月から施行された改正地域公共交通活性化再生法により、西日本・芸備線の一部区間に対して「再構築協議会」が設置されたが、地域公共交通を守る立場から持続的な安定経営の確立や鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充を強く求めていくことが喫緊の課題となっている。こうした状況のもと、本部はあらためてJR37年を問い直し、持続可能な地域公共交通の確立に向けて利用者や沿線自治体と一体となった運動を構築するため、昨年10月14日の鉄道の日にはシンポジウムを開催してきた。シンポジウムでは、桜井徹日本大学名誉教授の基調報告「JR体制と鉄道ネットワークの持続可能性」から始まり、安藤陽埼玉大学名誉教授をコーディネイターにパネルディスカッションを行った。パネルディスカッションでは地域公共交通の現状、北海道、東京圏、中国地方の鉄道・駅の状況、三江線廃止後の現状などについてパネラーから論点が提起され、会場から利用者の視点からの問題提起もあり、新たな視点を見出す

ことができた。

- (3) 昨年11月15日には、国土交通省要請行動を取り組み、①鉄道事業の将来を担う人財確保のための投資や担い手不足の対策と安全・安定輸送確保のための技術継承や教育の充実および社員の処遇・業務改善などJRに対する指導の実施、②JR北海道・四国会社に対する持続可能な経営支援策の継続とJR九州の安定経営に向けた助成策ならびに被災線区に対する支援策の継続および持続可能な地域公共交通のネットワーク整備と活性化に向けた必要な支援と財源確保、③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「廃線ありき」を前提とした検討ではなく、自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築と丁寧な合意形成に向けた国の支援の強化ならびに鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充、④地方交通線の廃止手続きを定めた鉄道事業法の見直しと法改正ならびに燃料費高騰や人件費上昇、バリアフリー化等の社会的要請に伴い、将来への投資や賃金上昇に対応する適時適切な価格転嫁の実現、⑤大規模災害等による被災鉄道復旧に対する鉄道軌道整備法の適用要件ならびに対象の見直しと公的助成の拡充および被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持とトンネル・橋梁など老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備や車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対する補助の拡充、⑥JR各社の検査体制の充実と事故防止に向けた行政指導、さらにはATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度の充実と新設ならびにバリアフリー化の推進に伴うホームドアやエレベーター等の設置促進と自動運転のルールづくりや輸送の安全のための基準と要員確保、⑦整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持と貨物調整金制度の適用等による第三セクター会社への経営支援、モーダルシフトの推進と安定的な貨物輸送の確保のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、鉄道貨物を維持するための線路使用料の見直しならびに法的措置の確立など7項目と各エリア本部から提出された要請事項をもとに意見交換を行ってきた。国交省要請については、この間要請に対し事前回答をいただいているが、それに対する質問、要請も行い、新たな見解が示された。さらに、3月4日には、25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。
- (4) JR各社では運転事故や輸送障害が多発しており、労働者の安全はもちろんのこと、利用者の安全が脅かされている。昨年の大会以降、(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 315 kmで走行中の連結器が外れ、列車分離（J R 東日本）(v) 同月に「輪軸」組み立て作業時のデータ改ざん（J R 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（J R 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（J R 九州・貨物）(VIII) 1 月に J R 七尾線中津幡駅で直流冒進による列車火災事故（J R 西日本）(IX) 2 月に J R 奥羽本線高島駅構内で除雪用のモーターカーの車輪の 1 つが雪の重みで脱輪し、山形新幹線の福島駅～新庄駅で運転見合わせ（J R 東日本）(X) 3 月に昨年 9 月に発生した同種事故である東北新幹線「こまち・はやぶさ 21 号」が上野～大宮間（西日暮里駅近辺）を約 60km/h で走行中、両列車を連結していた 11 号車～10 号車間の連結器が突然外れ、自動的に非常ブレーキがかかり緊急停止し、重大インシデントに認定（J R 東日本）(XI) 同月に室蘭本線小幌駅～静狩駅間のトンネル内を走行中の特急北斗 6 号が軌道自転車と衝突（J R 北海道）(XII) 宗谷本線天塩中川～間寒別間を走行していた音威子府発稚内行普通列車が、走行中に縦揺れを感じたため非常停止し、運転士が確認したところ、線路の道床が流失し車両後部の車軸 2 軸が脱線した。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。

- (5) 国土交通省が令和 6 年 10 月 23 日に公表した「鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和 5 年度）」において、運転事故の件数は、長期的に減少傾向にあるが、対前年については増加しており、輸送障害の件数も、長期的に増加傾向にあり対前年 1 5 9 件増加している。J R・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ことから、J R 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。
- (6) J R 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。J R 東海はすでに 65 歳定年制を導入しており、J R 東日本・貨物において 65 歳定年制が提案された。本部はこの間、65 歳定年制を要求し、誰もが高齢に伴う健康悪化や身体機能の低下が避けられないことから、60 歳以上の「労働条件の緩和」も重要になる中、具体的要求についての議論を職場から深めてきた。さらに、J R 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、J R 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、高年齢者雇用安定法は 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、J R・関連職場に導入させない闘いが問われている。

- (7) 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195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、25春闘期に交渉・妥結整理した各社の結果は、J R東日本が2.8ヵ月（対前年0.1ヵ月増）、J R東海が3.05ヵ月（対前年0.05ヵ月増）、年間臨給のJ R西日本は夏季手当分2.65ヵ月（年間臨給対前年0.1ヵ月増）、J R九州は2.6ヵ月（対前年0.1ヵ月増）となった。一方、5月12日に要求書を提出したJ R北海道は0.00ヵ月（対前年0.0ヵ月増）、四国は0.00ヵ月（対前年0.00ヵ月増）、貨物会社は0.00ヵ月（対前年0.00ヵ月減）、ソフトバンク0.00ヵ月（対前年0.00ヵ月減）の回答があった。今後取り組まれる2025年度年末手当について、J R各社はコロナ禍からの回復により大幅な改善が見られているが、先行き不透明などを口実とした期末手当の削減が強行される恐れもある。J R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。
- (8) 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2025年3月31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562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1,652名と前年同期比で70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「旧国鉄・J R東日本大井工場アスベスト裁判」は、2024年3月12日に判決が出された。J R等はこれを不服として東京高裁に控訴したが、昨年12月20日に和解が成立した。4年半に及んだ裁判闘争は、第一審の判決を踏まえた勝利和解となった。この勝利和解を契機として、今後も国労全体の課題として受け止め、動向を注視しながら、J R各社での広範な救済制度を実現する大きな力とするために、関係省庁や鉄道・運輸機構はもとより、J R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. 2025 年春闘の取り組み

- (1) 日本経済は、デフレの状況が続いていたが、現在は物価上昇が続いているが景気は緩やかに持ち直している。しかし燃料費の高騰や深刻な人手不足など特に中小企業に影響が出ている。
- (2) 政府統計によると企業の利益剰余金（内部留保）は 600 兆円と 12 年連続で過去最高を更新しているものの、物価上昇もあ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 万円以下のワーキングプアは昨年より減少したものの 1,036 万人（20.4%）となり依然として高い割合となっている。
- (3) こうした状況の中で連合は賃上げ 3%以上、定期昇給分を含め 5%以上とし中小労組については 6%以上の賃上げをめざした。また国民春闘共闘委員会は「時給 1,500 円以上、月 22 万 5,000 円以上」、24 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「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 千円以上の獲得」をめざすとした。
- (4) 国労は 1 月 27 日に第 195 回拡大中央委員会を開催し、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、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 12 日を基本とし、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）とした。3 月 12 日の回答指定日に向け、3 月 4 日に大衆行動として「2025 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も活用しながら、全国統一行動として開催し、3 月 3 日には国労青年・女性中央総行動を行った。
- (5) 連合が 5 月 2 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 16,749 円 5.32%で昨年同時期比 1,133 円・0.15 ポイント上回った。また中小組合（300 人未満）の平均は 13,097 円・4.93%となった。
- (6) J R における回答状況は、定期昇給については各社において完全実施を勝ち取るとともに、ベースアップについても J R 各社で有額回答を勝ち取った。

— 闘いの到達点と今後の課題 —

国労は 2025 年春闘を闘うにあたり、2024 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 J R 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活性化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」ことを目標としながら、全力で闘いを進めた。

J R の構造矛盾の解決に向け、3 月 4 日には本部とエリア本部代表が、立憲民主党、社会民主党、日本共産党への政党要請行動を展開した。また昨年 11 月の国土交通省行動での要請を踏まえて、J R 北海道や四国、貨物に対する持続可能な経営ができる抜本策、地方ローカル線問題や安全問題などの課題などについて議員要請を取り組み、同時に駅頭宣伝行動を行ってきた。そして午後から開催した「2025 年春闘勝利！国労中央総決起集会」では、2025 春闘の闘いと併せて、福知山線脱線事故から 20 年を踏まえた安全問題や組織拡大の取り組みについて提起し、リモートやビデオメッセージを活用しながら、全国での意思統一を行い職場から闘うことを確認した。

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 J R 各社及びグループ会社の経営状況や賃金体系、産別の要求実現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とベースアップ要求について「基本給（平均）の 6.1%相当額 17,000 円を基本とする」統一要求を決定した。また期末手当については、春闘時に夏季手当や年間臨給での交渉を取り組んでいるエリア本部もあることから、年間要求月数 5.0 ヶ月を基本とし前年実績を上回る要求とすることとし、第 195 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。

2025 年度の新賃金交渉は、J R 各社において運輸輸入が大幅に改善され、過去最高益を更新した事や物価高を上回る賃上げが社会的に要請される情勢のもとで、若年離職や職場での慢性的な要員不足などの問題について交渉はもとより職場からの闘いにより、J R 各社やグループ会社においてベアを勝ち取る事ができた。労働条件の向上に労働組合は不可欠であり、労働組合の必要性や国労の必要性を訴える中から全組合員で他労組や未加入者を巻き込んだ取り組みを行なう事により、分会活動の活性化、更には組織強化・拡大へとつなげることを強く意識しながら全力で取り組みを行ってきた。その成果として春闘の闘いの中で組織拡大を勝ち取る事や職場における国労運動への共感する労働者がいることを再認識することができた。

3. 組織強化・拡大の取り組み

国労は昨年（令和3年）の第93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」の総括を踏まえ、国労組織の総力をあげて組織強化・拡大の取り組みに全力をあげることを意思統一してきた。

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り、引き続き、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。

(1) 組織強化・拡大の具体的な運動の展開について

昨年9月19日に「各エリア委員長・書記長合同会議」を開催し、「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、昨年10月6日の「第1回全国エリア組織部長会議」で意思統一をはかり全体の取り組みとして進めることを確認してきた。

2月16日に開催した「第1回全国エリア・地方本部組織部長会議」では、第1ゾーンの総括から第2ゾーンに向けた取り組みの意思統一を行ったが、大会以降、組織拡大の到達点は〇〇名となっており、組織拡大目標には及ばなかったものの労働条件改善や新奇採用者対策、25春闘を通じた取り組みを通じて「労働組合の必要性」や「国労の存在意義」など他労組組合員や未加入者の中に広げる努力が数多く報告され、その中で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。

しかし、一方では国労本体の組織の現状は、エリア・地方を問わず、国鉄世代の採用者が退職時期を迎え、事実上の組織減少へ移行しており、それに伴い、これまで維持してきた組合事務所の廃止や掲示板の撤去、役員の兼務化により一部役員への負担は増大するばかりか機関運動の維持・継続が困難な事態も生まれている。加えて退職年齢を迎えた組合員にとって気力・体力の衰えは今まで以上に大きな負担を及ぼしているといえる。

その反面、組織拡大を実現している職場も少なくない。組織拡大を実現した機関では、仲間とのつながりを大事に継続する中、たとえ仲間が転勤したとしても行く先々の組合員と連携を強め、仲間の抱えている不安や悩みを拾い上げ、解決に導く献身的な努力を続ける中から分会や国労組織への信頼や共感が生まれ、その最大の成果として組織拡大を実現に結び付いていることも事実である。

本部は昨年11月15日に開催した「第2回組織拡大対策会議」においても、組織対策の進捗状況と組織拡大運動の到達点を確認し、12月2日の全国代表者会議でも、新たな情報発信ツール「TUNAG」の登録により全組合員への情報発信体制の確立を求めた。

すでに、昨春から情報発信アプリ「TUNAG」の運用を開始し、全機関で活用できる態勢を整え、新たな形での情報の共有化と組織拡大を視野に入れ取り組みとして進め、2月16日に開催した「第1回全国エリア・地方本部組織部長会議」では、改めて「組織強化・拡大の具体的な運動の展開」の第2ゾーンの取り組みの意

思統一を行い、6月に開催予定である「第18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」の開催について確認してきた。

(2) 組織拡大の現状と課題について

組織の強化・拡大は、各職場で国労組合員が隣の仲間とのつながりを持ち、仲間の抱えている不安や悩みを掴み、その不安や悩みに対する様々な助言や問題の解決に向けた献身的な取り組みにより、国労組織への信頼や共感へと結びつけてきている。くわえて「一緒に国労で頑張ろう」との強い仲間の思いを伝えてきた仲間の努力に尽きるものともいえる。

各職場の現状は、この間、コロナ禍を契機とする業績悪化を理由にJR各社では賃金抑制や各種手当の削減、期末手当の低額回答をはじめ、ありとあらゆる要員削減や効率化施策を一層推し進め。私たちの想像を超えるスピードで合理化が進められている。そこで働く社員の不平や不満、悩みは鬱積するばかりか実質賃金が下がり続ける今日の情勢下で、初任給等の改善をいくら行ったところで若手社員の離職問題は後を絶たずJR各社とも共通の深刻な課題になっている。

この現状を放置せず、各エリア・地方段階において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」を広げる努力が強められてきている。今年度の特徴として新規採用者をはじめ特に若手社員の国労加入が多くなっており、日常的な労働条件の維持・改善など仲間の気持ちに依拠した取り組みを続ける中で国労加入を決意している。

また、悩みを抱える仲間寄り添い関わり続ける中、地方本部を超えた引継ぎを通じて国労加入に結びついているなど、この間、国労が続けてきた運動が着実に実を結んでいる事に改めて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。引き続き、これから国労の将来を担っていくであろう次世代組合員にいかに展望を持ってもらうのが、今後の課題ともいえる。

国労組織の現状を見るならば、国鉄世代の退職時期を迎え、再雇用者が65歳で再雇用を終了する事実上の組織減少が始まっている中で、「次世代組合員への継承」は急務な課題となっている。

本部はここに重点を置いた運動の継承と発展に向け、「フクシマ交流会」「被曝80年視察学習交流集会」「オキナワ平和行進」「全国組織強化・拡大経験交流集会」や「青年・女性アンケート調査」など、様々な取り組みを通じて青年部・女性部とも連携を強めてきた。

引き続き、「組織・運動・財政」を次世代組合員への継承に向けた組織態勢の確立するため、全機関が一丸となって組織強化・拡大の取り組みを強めなくてはならない。

Ⅲ. 闘いの基調

1. 闘いの基調

国鉄労働組合は結成以来、公共交通を守り、労働者の権利と安全輸送の確立を求めて一貫して職場からの闘いを粘り強く構築してきた。JRが発足して38年が経過し、組織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かが重要な課題となっている。国鉄世代がほぼ再雇用へと移行し、更に再雇用満了となる組合員も多くなっており厳しい組織状況を直視した上で組織整備をはじめ、改善のための抜本的な対策を行なう中の運動展開が求められている。

JR各社は、経営環境などの違いはあるが、要員削減と効率化を進め、グループ会社への委託拡大や鉄道事業以外の開発事業などの開発事業経営を行い、グループ企業化をめざしている。職場においても急激な世代交代が余儀なくされているが、若年での離職者の増加や厳しい新規採用者の獲得など顕著な要員不足と技術継承が大きな課題となっている。各社ともに技術継承は重要な課題となっているが、こうした情勢のもとで、労働組合の果たす役割は重要であり、経営の根幹である安全対策などに対するチェック機能を発揮し、安心して働き続けられる労働条件や福利厚生など、職場環境改善に向け労働者の声を反映する必要がある。労働集約型である鉄道事業は長期安定雇用による安全の確保ができることを訴える必要がある。

第1の課題は組織強化・拡大である。

本部は「闘争指令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3号」を発出し具体的な運動を取り組んできた。到達目標としてエリア・地方毎に確実に1名の拡大を勝ち取り、全国で50名の拡大を目標とした。また情報発信アプリの活用により全国での取り組みの情報共有化を図り組織強化に取り組んできた。その一方で退職者が増加していることもあり、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、労働組合の組織率が下がってきており、職場では「社友会」が組織されており、その比率が更に高くなってきている。

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し、組織運営・運動を大きく左右する。厳しい状況を打破するためには組織拡大しかなく、必須の課題である。本部は、組織拡大対策会議を開催し、各エリアによる成果や課題について議論を行なうとともに更なる運動の強化を提起してきた。情報共有アプリへの登録については、職場集会や組合員オルグなど具体的な動きを作ることが必要である。引き続き、職場からの運動を基軸に運動を強化し、国労運動を実践するなかで、他

労組組合員や組合未加入者を巻き込み、労働組合の必要性を呼びかけ職場の中心となっていく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。

地域公共交通活性化再生法が施行され、芸備線の一部区間について、西日本会社からの再構築協議会設置要請に基づき協議会が設置され議論が始まっている。改正法では関係者間で「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ている。採算性や赤字論ではなく、公共交通としての地域における役割などが重要であると考えられる。また東日本会社も自治体に鉄道のあり方の協議を求めるなど議論が始まっている。JR北海道・四国については発足当時より鉄道ネットワークの維持が厳しい状況であり、同様に貨物においても同様であり、各社の財政負担の軽減など国に対しての経営基盤の確立を求める必要がある。

こうしたなか、JR各社は利用者の減少や燃料費の高騰、労働者人口の減少などにより、更なる効率化を・合理化を進めているが、鉄道会社の社会的責任を自覚しなければならない。そのためにも、国労は安全・安定輸送の確立に向けた対策とJR・グループ会社で働く労働者が安全に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、安心して生活ができる環境を求める闘いである。

2022年2月のロシアによるウクライナへの軍事侵攻から3年以上たつが、戦闘は激しさを増し市民の犠牲も増え続けている。またイスラエルによるパレスチナに空爆を開始して以降、多くの市民が犠牲となっている。その他にも世界各地での紛争により罪のない市民の犠牲が増え続けている。

国際社会の中で、日本政府に求められているものは、対話による解決を一日も早く実現することであり、平和憲法の理念にもとづく人道の危機としての対処である。

このような情勢の中で、石破政権はウクライナ危機や中国や北朝鮮との安全保障上の緊張の高まりを理由に、防衛費を際限なく膨張させている。また南西諸島防衛を声高に言い、辺野古基地建設について民意を無視して強硬に進めている。また離島への自衛隊配備や鹿児島県の馬毛島においても基地建設を進めている。いまこそ立憲野党とともに、石破政権の暴走を止め、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ければならない。

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79年の歴史と伝統によって培った多くの仲間の負託に応え、組織に責任をもって総力をあげて取り組みを進めていく。

2. 闘いの柱

- (1) 職場からの闘いを構築し、分会活動の活性化から機関運動の強化を図り、組織強化・拡大に全力をあげる。
- (2) 地域公共交通再生に向けた取り組みの強化を図る。
- (3) 合理化反対、職場の労働条件改善、安全・安定輸送確立に向けた取り組みを強化し、健全かつ正常な労使関係確立をめざす。
- (4) 2026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 2026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 JRおよびグループ会社に働く全労働者の労働条件改善

2. 「合理化」反対、労働条件改善の闘い

- ① 規制緩和政策の見直し、安全規制の強化と交通労働者の労働条件改善
- ② 慢性化する要員問題の解消
- ③ 勤務制度の改善、労働基準法・労働安全衛生法等の遵守
- ④ 労働協約に関する要求実現
- ⑤ 安全・安定輸送の確立
- ⑥ 本人同意を基本にした出向・配転等の実施と協定化
- ⑦ 労働時間短縮、サービス労働の根絶
- ⑧ 年休の完全取得、非稼働日の完全確保に必要な要員配置
- ⑨ 私傷病欠勤に対する賃金カットの廃止
- ⑩ 50歳以上の在職条件の改善、65歳定年制の実現、70歳までの雇用条件の確立
- ⑪ 社員乗車証制度の改善
- ⑫ 過労死をはじめとする労災の絶滅
- ⑬ じん肺等公害の絶滅、アスベスト被害に対する認定・補償・健康被害対策の強化

3. 制度・政策要求の実現にむけた闘い

- ① 全国的な鉄道ネットワークの維持・存続とJR各社の鉄道路線の維持・存続
- ② ホームドア設置などの安全対策とバリアフリー化の公的補助拡大、ローカル線の維持と利用しやすいダイヤの設定など、利用者の利便性向上
- ③ JR北海道・四国の経営改善と安定化にむけた経営安定基金の追加的積み増しなどの助成措置と税制の三島特例の延長・恒常化
- ④ モーダルシフトの推進、JR貨物の経営改善・経営安定化を図るダイヤ設定とアポイダルコストルールの恒久化
- ⑤ 自然災害や事故等により被災した路線（事業者）に対する鉄道軌道整備法の

さらなる適用範囲拡大と鉄道事業法の改正

- ⑥ 整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持・活性化施策と持続的支援措置の確立

4. 公共交通確立の闘い

- ① 「JR30年の検証」にもとづく「鉄道政策に関する提言」の実現
- ② 都市圏過密輸送の改善、人身事故・列車遅延の解消と安全対策の強化
- ③ ホームドアやバリアフリー化などの安全対策と駅等の設備改善
- ④ 安全優先の保守・検査基準の確立と外注化・下請化の見直し
- ⑤ AIを活用した自動化やワンマン化の安全面からの検証
- ⑥ 鉄道に関する公害・防災対策の強化
- ⑦ 交運労協・ITFを中心とする交通運輸労働者との共闘強化
- ⑧ 国民の足を守る立場での地域住民・地方自治体・利用者との共闘強化

5. 組織強化・拡大

- ① 分会活動の活性化と国労への復帰・加入の促進
- ② 職場の諸要求実現にむけた共同行動の強化
- ③ 関連労働者の組織化と鉄関労運動の強化
- ④ 青年・女性部活動の強化
- ⑤ 鉄道退職者の会との連携強化

6. 教育・文化・宣伝活動の強化

- ① 労働者教育の充実・強化
- ② 自主的な文化活動・各種サークル活動の強化
- ③ 各級機関の機関紙活動の強化
- ④ 宣伝活動、マスコミ対策の強化

7. 調査活動の強化

- ① 2026年春闘に関する調査の実施
- ② 「安全・仕事総点検」をはじめとする各種調査活動の強化

8. 政治闘争の強化

- ① 憲法改悪に反対する闘い
- ② 働き方改革一括法案の改正、労働法制の改悪反対、労働者派遣法の抜本改正、働くルールの確立を求める闘い
- ③ 安保法制及び「共謀罪」法廃止をはじめとする平和と民主主義を守る闘い
- ④ 核兵器廃絶、原発反対、被爆者援護法の充実、原水爆禁止運動の統一と発展
- ⑤ 原発に頼らないエネルギー政策の確立、環境保護政策確立
- ⑥ 消費税廃止、公共料金値上げ反対、減税の実施、不公平税制の是正
- ⑦ 教育基本法の改悪反対、民主教育を実現する闘い

- ⑧ 安心できる年金制度の確立、掛け金引き上げ反対
- ⑨ 司法反動化阻止の闘い
- ⑩ 部落差別やヘイトスピーチなど人権侵害やあらゆる差別に反対する闘い
- ⑪ 国際連帯の闘い
- ⑫ 育児・看護・介護制度の確立
- ⑬ 医療制度をはじめとする社会保障制度の改善と充実
- ⑭ CO₂削減、公害の絶滅と公害患者の救済

V. 一年間の諸課題と闘い

1. 「合理化」に反対し、労働条件改善、安全・安定輸送確立の闘い

(1) 国鉄分割・民営化から 38 年が経過し、都市間を結ぶ幹線交通、人々の暮らしを支える地域の足、日本の暮らしと経済を支える物流の担い手として、JR 各社の役割は益々重要になっている。一方、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・高齢化が進み、地域は疲弊・衰退の一途をたどり、モータリゼーションの進展により鉄道利用者は減少している。また、気候変動に伴う地球温暖化などにより自然災害が多発し激甚化する中で、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で文化的な最低限度の生活を営む上で欠かせないものであり、移動する権利や「交通弱者」の日常生活に支障をきたしてはならない。さらに、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、全力をあげることにする。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ない。

(2) 労働条件の改善にむけて、以下の課題を全国統一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 J R 貨物における労働者犠牲の人件費抑制策に反対し、構造矛盾の解消をめざし、大衆行動と政策活動とを客・貨一体に取り組んでいく。

(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 J R 各社に対して「労使事故防止委員会」（仮称）の設置を求めていく。
- ③ 安全を阻害する技術断層、業務委託の拡大には反対し、技術継承に必要な真の適正要員配置を求めて取り組みを強化していく。
- ④ 自然災害、重大事故や、それにつながりかねない事態が発生した場合は、実態調査・原因究明・再発防止など関係機関と連携をはかり取り組みを行う。
- ⑤ 労基法・労安法の学習を深め、長時間労働の是正、労働災害を発生させない運動を強化し、過労自死を招きかねないハラスメントなど、背後要因の分析や改善に向けた取り組みを強める。
- ⑥ 地域共闘と連携して「利用者アンケート」などを実施し、利用者の立場からのサービスの実現、安全・安心な輸送の確立にむけた要求をとりまとめ、その実現のための運動を強化する。
- ⑦ 委託化・外注化に警鐘を鳴らし、規制緩和が背景と推察される事故事例について、調査・点検を進め、団体交渉の強化と国土交通省・地方運輸局等関係機関への要請行動に取り組む。
- ⑧ I T F による「国際行動日」の取り組みや、春闘期の一斉宣伝、「4・25 安全確立行動日」など、情勢や必要に応じて全国的な宣伝行動を実施する。

(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、O B ・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 J R 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。
- (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二島・貨物会社の構造矛盾解消に向けて、「JR二島・貨物の維持・活性化にむけて一私たちの提言」を活用し、国および政党や議員への働きかけを強化し、持続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・活性化に向けて一私たちの提言」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区間をめぐるっては、「立ち止まって考える」という視点での対応も呼びかけていく。
 - ④ JR東海が進める「リニア中央新幹線建設」については、社会的要請・必要性やコンセンサス、費用対効果、需要予測と建設リスク、環境問題や人体への影響など懸念もあり住民訴訟も始まっている。既に着工から10年近く経過しているが、3兆円にも及ぶ財政投融资が行われただけに、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。
 - ⑤ 国鉄分割・民営化から38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。こうした状況を踏まえながら、JRと地域公共交通の再生をめざし、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。

2. 2026年春闘の闘い

- (1) 2025年春闘は、企業の収益は改善されたが、国際的な状況も状況の影響の中、物価高の続く中での可処分所得の減少など厳しい状況を背景に闘われた。

- (2) J R各社の回答は全社ともに定期昇給については完全実施であったが、ベアについては、J R北海道が5,000円、J R東日本が所定昇給額の1.5倍＋4,000円、J E東海が8,000円、J R西日本が12,200円、J R四国が6,000円、J R九州が15,000円、J R貨物が2,000円の回答となった。またグループ会社においても多くの会社でベア有額回答となった。
- (3) 2025年春闘では、全組合員が参加する「職場からの春闘」をめざし、地域春闘の構築とJ Rの構造矛盾の改善を求める取り組みに全力をあげてきた。2026年春闘においても、この取り組みをさらに強化するとともに、全組合員と繋がることを意識的に取り組む。総じて各社の業績が回復し好調な中において、労働者の立場にた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事が重要である。さらに憲法改悪や労働法制改悪反対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) 2026年春闘の具体的方針については、拡大中央委員会で確立することとしJ Rグループ総体の賃金・生活の底上げを求め、国労として春闘を構築し、労働組合の必要性を拡げる闘いを作ることとする。
- (5) 具体的には、以下の課題に全力をあげて取り組むこととする。
- ① 要求については、拡大中央委員会で統一要求を決定する。また、夏季手当をはじめとした期末手当要求についても議論し、決定する。
 - ② 職場からの春闘構築を図るために、全組合員が参加する闘いを創出し、全職場から要求実現にむけた取り組みに全力をあげる。
 - ③ J R各社における制度や事案の検証を進め、制度や労働条件改善に向けた取り組みを強化する。
 - ④ 非正規労働者の正社員化、労働条件改善、賃金改善にむけた闘いに連帯した取り組みを行う。
 - ⑤ 交運労協を中心に共闘組織などの行動に積極的に参加し、地域で闘う仲間との連帯・共闘を追求する。
 - ⑥ 制度・政策要求やJ Rの構造矛盾解消を求める取り組みを強化する。
 - ⑦ 国労が掲げる要求実現に向けた大衆行動を中央・地方で構築する。
 - ⑧ 平和フォーラムや「戦争をさせない・9条を壊すな！総がかり行動実行委員会」の呼びかけに応え、平和・護憲を求める諸闘争に総力をあげて取り組む。
 - ⑨ 石破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、平和条項に対する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 苦情処理の充実等一を柱に取り組み、実質的な運用を含めて要求の前進をめざしていく。同時に、労働条件部分の労働協約締結エリアにおいては、諸制度や規定・諸手当の改善をめざして運動を積み上げ、団体交渉を強化する。また、貨物会社においては、貨物協議会と連携し「職場討議資料」や「交渉速報」の発行などを通じて、今日までの交渉の到達点と課題を明確にした運動を引き続き展開していくこととする。
- (2) 期末手当獲得の闘いにおいては、期末手当が切実な生活実態に基づく「生活給」であることを前面に押し出して、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」是正、労働者への公正な配分を求め、とりわけ構造的な矛盾を抱えるJR二島・貨物会社における格差是正の取り組みの強化も求められている。この間の取り組み状況を踏まえ、2025年度における要求月数等についても次期中央委員会において確認し闘いを進める。

— 期末手当要求の考え方 —

- (1) 年間要求月数〇ヵ月を基本とし、各エリアではさらに上積みをめざす。
- (2) 要求月数は各エリアで前年度実績を上回る目標月数とし、夏季手当・年末手当の要求配分は各エリア本部で調整する。
- (3) 夏季手当・年末手当とも可能な限り、各社の業績を踏まえた個々の交渉による要求の前進をめざす。
- (4) グループ会社における要求については、年間要求月数〇ヵ月を基本とし、夏季手当・年末手当の要求配分については、各エリア本部で調整する。
- (5) 申入日・支払日については、各社によって交渉時期に違いがあることから、情勢を分析しながら各エリア本部で調整をはかる。

4. JR健保・年金等の改善に向けて

- (1) JR健康保険組合の現状と保険料率問題について（別途）

(2) 安全・安心の社会保障制度の確立にむけて

本年5月16日、「社会経済の変化を踏まえた年金制度の機能強化のための国民年金法等の一部を改正する等の法律案」が第217回通常国会に提出された。この法律の改正案の趣旨は、社会経済の変化を踏まえた年金制度の機能強化を図る観点から、働き方や男女の差等に中立的で、ライフスタイルや家族構成の多様化を踏まえた年金制度を構築するとともに、所得再配分の強化や私的年金制度の拡充等により、高齢期における生活の安定を図るためのものとされているが、改正案では i) 社会保険の加入対象の拡大、ii) 在職老齢年金の減額基準引上げ、iii) 遺族厚生年金の見直し、iv) 保険料や年金額の計算に使う賃金の上限の引上げなどが主なポイントとなっている。最も大きな変更点の一つが、「社会保険の加入対象の適用拡大」で、法案では、働き方の多様化を踏まえ、パートなどで働く人が厚生年金に加入しやすくなるよう「年収106万円の壁」と呼ばれる賃金要件を、法律の公布から3年以内に撤廃するとしている。また、従業員51人以上とされている企業規模の要件も、2027年10月から段階的に緩和し、10年後になくすことが明記された。こうした厚生年金の適用拡大にあたっては、保険料負担が生じることによる働き控えも防ぐため、労使折半となっている保険料を企業側が3年間より多く負担できる仕組みを来年10月以降設け、企業側が多く負担した分は、全額、支援するとしている。自民・公明・立憲民主の3党は、いわゆる「就職氷河期」世代の将来の年金が十分確保できなくなることなどから、4年後の財政検証の結果、厚生年金の積立金を活用して基礎年金を底上げする措置を講じるよう修正することで合意した。国労は、安全・安心の医療・介護・年金・制度の確立に向けて、消費税や社会保険料の実質的負担増に反対し、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93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」の総括を踏まえ、新たな組織対策である闘争指示3号「組織強化・拡大の具体的な運動の展開」として国労の最重要課題で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きた。

昨年9月19日に開催した「各エリア委員長・書記長合同会議」では、「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、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す中でも、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原動力は、国労運動の原点ともいえる職場・分会における献身的かつ具体的な努力や地道な取り組みの成果に他ならず、職場や分会、各級機関での地道ではあっても粘り強い運動や取り組みの継続により組織拡大に結び付けていることに学び、全職場・全機関の中から具体的な行動を実践していくことが求められている。

2019年以來続いてきた新型コロナウイルス感染症の拡大は沈静化し、JR各社及びグループ・関連会社の経営状況もコロナ禍前まで回復する一方、運輸収入の減少や少子高齢化の到来により、JR各社とも要員削減や効率化など諸施策を今まで以上に加速している。そこで働く社員の不平や不満は蔓延するばかりか会社に将来展望を見出せないまま離職を選択する社員も後を絶たない深刻な事態が続いている。

それだけに、今こそ職場の仲間の声に耳を傾け、蔓延する不平・不満を丁寧に拾い上げ、現場長交渉や団体交渉などあらゆる機会を活用した会社との話し合いの場を通じて粘り強く改善を求めていく労働条件改善の取り組みの強化が求められている。

JR各社では新規採用者対策として研修センター前への移動時での宣伝行動をはじめ、新規採用者獲得に向けた行動がスタートしたものの多くの職場では今後の職場配属後の取り組みへと移行している。しかし、一番身近で直接加入を呼びかけられる職場末端に組合員が少なくなっていることも事実であり、その中で「組織拡大するために何ができるのか」議論を深め、拡大対象者へのオルグ等、具体的な運動や行動を追求していかなければならない。

また、組織拡大の教訓からも各エリア本部や地方本部との連携を今まで以上に強め、拡大対象者に国労運動を広く知ってもらうためのHPやSNSも積極的に活用していかなければならない。本部が昨年度から導入している「TUNAG」の全組合員への登録を推進し全組合員が活用できる環境作りと充実化、そして拡大対象者に「国労を知ってもらう」ためのツールとしても「TUNAG」を活用した運動を進めていく。

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であり、その基盤は紛れもなく「次世代組合員」であることから学習と交流を通じて「次世代組合員同士のつながり」を一層強固なものとしながら、組織強化・拡大を全ての闘いの集約点として全機関が全力をあげて奮闘していく決意で取り組むこととする。

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、本部は全国オルグの要請に積極的に応える。

- ③ 各級機関は、組織強化と組織拡大に向けて全組合員が全力をあげて取り組む。
- ④ 本部は、統一ゾーンと連動した学習、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、意思統一の場を設けながら、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の強化に向け、当該機関との連携を強める。
- ⑧ 各エリア本部・地方本部との連携を一層強めて「TUNAG」の全組合員登録と一層の充実化をはかり、組織強化・拡大の新たな情報発信ツールとして最大限活用していく。

(2) 運動展開のゾーンについて

今年度も運動展開のゾーンを設定し、次期定期全国大会に向け、組織強化・拡大をめざす運動に取り組んでいく。

- ① 2026年1月末に招集を予定している中央委員会までを第一ゾーンとする。
- ② 中央委員会での議論と中間総括を踏まえて、2月から次期定期全国大会までを第二ゾーンとする。2026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、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、次期定期全国大会まで、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年女性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だけに、引き続き青年部の要求前進のため奮闘していく。また、次世代の役員育成や継承の観点も意識的に追求する。

具体的には

- ① J R採用の組合員との連携や、新入社員への国労加入を独自に呼びかけ、組織拡大の取り組みを強化する。
- ② 独自要求の実現に向け、学習・教育を進めつつ要求の組織化をしていく。
- ③ 労働条件の改善に向け、職場からの闘いを強化する。
- ④ 関連会社における青年労働者の組織化に向け引き続き努力する。
- ⑤ 「青年・女性部」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3月には「青年・女性中央総行動」を開催し、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防止を求め、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、各エリア・地方による家族会と連携しながら、春闘などの行動に取り組む
- 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、アフラック生命(保険代理店「アベニール株」)の「あなたによりそうがん保険 ミライト」及び「新しい形の医療保険 REASON」への組合員及び家族の加入拡大、既契約者の「保険内容見直し」等、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。

- ③ 「こくみん共済ＣＯＯＰ」への契約移転に係わる諸手続きについては、鉄関労共済対策部などとも連携しながら、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。
- ④ 本年４月１日以降の交運共済生協「総合共済」の「制度改定」に伴う対応についても、「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みを継続する。

鉄道退職者の会との連携について

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・こくみん共済ＣＯＯＰの加入促進などを中心に取り組みを進めてきた。

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き上げ、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、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り、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。

国労としても、これまでも現退一体で継続した国労運動を引き続き強化する観点から、アスベスト健康被害対策や年金制度や社会保障制度の改善を求める闘いに加え、組合員の 60・61 歳定年退職時に「鉄道退職者の会」への賛助会員登録などと呼びかけるとともに日常的に連携を深めていく。

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、他労組組合員の集約数は増加しており、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や調査・点検活動について、「TUNAG」を活用したアンケートを実施することにより、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・生活実態調査を取り組むとともに、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、2026年春闘に向けて全組合員参加の取り組みとして実施する。
- (3) 安全問題やローカル線問題などの調査については、関係機関と連携して引き続き取り組む。
- (4) その他の調査活動は、エリア業務部長会議等の意見を踏まえて中央執行委員会で決定し、実施する。

7. 労働者教育・文化の充実と情宣活動の取り組み

JR職場では、AIなどの導入を進め、人を介さない効率化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レクリエーション活動などと連携しながら文化活動の充実を図っていく。

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、リモートの活用など創意工夫して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、労働組合としての正確・迅速な情報の伝達や組合員との共有も重要である。全組合員との情報共有の為にも「TUNAG」の全組合員の登録を早期に実現する必要がある。

具体的には、

- (1) 労働者教育、特に次世代への継承を意識し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) ホームページについては、組合員以外の未加入者や他労組組合員以外へのアピールに有効であると考え、今後の活用策について議論を進める。
- (4) 「TUNAG」の登録推進に向けて全組合員とのつながりを持ち、全機関で活用できる体制を整え、情報共有と組織拡大を視野に入れた取り組みを進める。

8. 共闘運動の前進をめざして

石破政権はウクライナやパレスチナ危機、南西諸島防衛など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、防衛費の増大など大軍拡路線を加速させている。また自民党をはじめとする改憲勢力は、一部野党を巻き込み、改憲論議を進めようとしている。

一方、辺野古新基地建設の強行や自衛隊基地の建設などとともに、法整備により戦争ができる国づくりを政権の独断で進めてきた。

こうしたなか、東京電力は福島第一原子力発電所で増え続ける「トリチウム汚染水」の放出を継続的に実施している。

国労は昨年12月7日～8日に12回目を迎えた「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世代組合員とともに現地視察と学習会を通して、「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も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などの協力を得て地域や共闘と連携して、第13回国労フクシマ交流・視察学習会を実施する。

国労はこの間、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に全力をあげてきた。

これまでも交運労協に結集し、陸・海・空の交通労働者との交流を深め、制度・政策要求を中心に国をはじめ各運輸局交渉交渉や要請行動などを行ってきたが、さらに、ブロック・各都道府県・各地区や鉄・軌道、バスなどの各部会としての取り組みについても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 14 年が経過した、2025 年 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 24,644 人（ピーク時は 2012 年 5 月の 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、石破政権は「依存度を低減する」とした事故後の原発政策を大きく転換し、原発をフル活用する方針を打ち出している。また原発を新設する動きも出てきている。

一方、2025 年度予算案の防衛費関係は 18 年連続で増加し、過去最高を更新し 8 兆 5 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、敵基地攻撃能力の保有により、石破政権は「戦争する国づくり」へとひた走っている。

また、米軍普天間基地の返還合意から 27 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 10 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 月に国連総会で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。第 3 回締約国会議が開催されたが日本はオブザーバー参加も見送り批准に否定的な姿勢を崩していない。2024 年には日本被団協がノーベル賞を受賞したこともあり、被爆 80 年にあたって核兵器廃絶に向けとりくむことに国内外から期待が集まっていた。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、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 78 年を迎えた 5 月 3 日、有明防災公園において「2025 憲法大集会」が 3 万 8 千人の参加者のもと開催された。戦後 80 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、世論喚起と運動の強化を図っていかなくてはならない。被爆 80 年を迎えた今年 4 月には国労と被対協による「被爆 80 年視察・学習交流会」を開催し、次世代への継承をはじめとして労働組合における運動の重要性を確認してきた。

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」、「総がかり行動実行委員会」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・670 組合の連盟であり、組合員 1,970 万人を代表している。1896 年にロンドンで結成され、現在は海運・港湾・鉄道・路面・貨物旅客輸送・内陸水運・水産・観光・民間航空で働く労働者を組織している。

I T F は、世界レベルで交通運輸労働者を代表し、グローバル・キャンペーンと連帯を通じて交通運輸労働者の利益を促進し、また、独立した民主的な労働組合運動の発展と基本的な人権・労働組合権の擁護にも寄与している。あらゆる形の全体主義、暴力、差別にも反対し、交通運輸労働者特有の問題に焦点をあて、鉄道労働者は「安全」、民間航空労働者は「エア・レイジ(迷惑行為)反対」、路面運輸労働者は「長時間労働反対」、内陸運輸労働者は「ライドシェア反対」、港湾労働者は港での「組合弱体化攻撃反対」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。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・交流に取り組む。
- ④ 国内外における外国人労働者の人権・雇用問題に関する闘いへの連帯活動に取り組む。

11. 政治闘争の強化について

現在、衆議院では「憲法改正」に前向きな自民・公明・維新・国民を合わせた 4 党の議席が憲法改正発議に必要な 3 分の 2 を下回っているが、参議院においては改正発議に必要な 3 分の 2 以上の勢力が確保されている。

石破政権は、「戦後、最も厳しく複雑な安保環境に直面する中、外交力と防衛力をバランスよく強化する」としているが、防衛費増と敵基地攻撃保有を進めている。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って、当面する政治課題に積極的に取り組む。
- ② 国民本位の政治を取り戻すために、当面する国政選挙をはじめ、各選挙闘争を全力で取り組む。

12. 政党と労働組合の関係について

国労は戦後一貫して、反戦・平和・護憲・民主主義擁護を中心とする立場で政治闘争を闘ってきた。今後も、この基本方針を堅持して運動を進めていく。

戦争につながるあらゆる策動に反対し、闘いを強めていくこととする。

組合員の思想・信条を保障し、国民本位の暮らしを保障する政治、平和と民主主義の確立をめざす政党との協力・共同の関係を構築していくこととする。

13. 全国交運共済生協およびこくみん共済COOPの

加入促進について

交運共済は、JR及び関連会社に働く仲間の福祉の向上を図る目的で、1963年4月に発足し、現在に至っている。JR内で唯一、厚生労働省の認可を得て事業を行い、組合員と家族の安心と生活をサポートしてきた。利益を追求する民間の生命保険・損害保険と違い、組合員と家族、そして仲間のために助け合う相互扶助を理念としており、営利を求めない分、少ない掛金で大きな補償が得られるのが特徴である。

総合共済を除く各種共済は、2023年7月にこくみん共済coopへ契約移転が行われたが、引き続き、交運共済の組合員として利用することとなっている。

総合共済については、2025年4月1日に制度改定が実施をされ補償内容の一部変更が行われた。

課題等については、今後もこくみん共済及び交運共済と協議し進めていくこととする。

具体的には

- (1) 各級機関役員は「相互扶助」の精神を職場で徹底するとともに、加入者拡大に取り組む
- (2) 全組合員の総合共済に取り組むとともに、退職後の継続に取り組む

- (3) 総合共済・セット共済について、協力団体（エリア本部・地方本部）との連携と、セット共済については鉄関労とも連携し、以下の視点を主眼に取り組み
- ① 福祉活動として、こくみん共済 coop の共済制度の取り組みを行ない、共済の契約に関わる事務手続きは、鉄関労と協力し行なう。
 - ② 共済契約に関する事務手続きを円滑に行う為、こくみん共済 coop から必要最小限の個人情報提供を受ける。
 - ③ 共済金の支払い事由が発生した場合や契約内容の変更については、共済毎に必要な手続きを鉄関労、協力団体を中心に行う。

14. 労金運動の推進について

労働金庫は、1950年に岡山と兵庫で設立され、1953年に定められた「労働金庫法」に基づき、労働組合や生協などが資金を出し合って設立した労働者福祉施設の金融機関であり、国労もその設立に大きく関わってきた。

労働金庫は営利優先の市中の金融機関と違い、組合員から預かった資金を住宅や教育・マイカーローンなどに使われており、融資の99パーセントは個人・組合員向けとなっている。

根拠法である『労働金庫法』において、「非営利」「直接奉仕」「会員平等」という事業運営についての原則が定められ、全国の労働金庫は、これらの原則に基づき、これまでも個人・組合員本位の事業運営を実践してきたが、勤労者一人ひとりの生涯にわたり、その立場に立った良質な商品・サービスの提供を行うことが本来的な役割・存在意義であるとされている。

労働金庫は1997年5月16日、『お客様本位の業務運営に関する取組方針』を策定・公表し、これまで取り組んできた勤労者本位の事業運営の精神・活動を踏まえ、変化する時代の要請に応えるべく、「ろうきんの理念」のもと、勤労者の暮らしを守り、より豊かにする運動を展開してきている。

今後とも、労働金庫設立の理念と今後の健全経営のため、あらためて労働金庫の利用を全組合員に広めていくとともに、各級機関での利用を拡大・推進していく。

VI. 全国協議会の現状と今後の活動について (別 途)

全国貨物協議会

ソフトバンク協議会

自動車協議会

VII. 財政の確立

2025年度予算は、〇〇〇〇名で編成する。

組合財政の基盤は、組織運営の基礎であることから、組織拡大と財政基盤確立を一体のものとして位置付け、以下の通り財政執行を行うものとする。

1. 2025年度予算編成については財政議題による。
2. 財政専門委員会を設置し、財政基盤確立に向けた検討を行う。
3. 財政の有効活用、経費節減にむけた取り組みを促進する。

VIII. 闘いの展開

1. 新執行部の成立は〇月〇日とする。
2. 各級機関は、大会で決定された方針を全機関・組合員に徹底し、闘いの前進を図る。
3. 各エリア・地方本部は10月末を目途に大会を終了し、機関整備を図る。
4. 組織の強化・拡大を図る。
5. 安全・安定輸送確立に向けた闘いを継続・強化する。
6. 期末手当・労働協約など秋季年末闘争に全力をあげる。
7. 職場の民主化、健全な労使関係を確立する闘いに全力をあげる。
8. 中央闘争委員会を設置する。
9. 中央委員会は、〇月に開催する。