

2026年1月27日  
ニューウェルシティ湯河原

## 第196回拡大中央委員会議題 「当面の闘争方針（案）」

### 第196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！
- ◆ 2026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196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. 2026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27日から28日に第94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、向こう1年間の闘う方針と2026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、好調なインバウンド需要など回復傾向にあるが、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、収益は改善しているが、現場においては顕著な要員不足状態となっている。その中においても労働者が公共交通の安全・安定輸送に取り組んでいる。高市首相は「責任ある積極財政」を標榜し、所得を増やし、消費マインドを改善し、事業収益が上がり、税率を上げずとも税収を増加させることを目指すとしている。またデフレ・コストカット型経済から、その先にある成長型経済に移行する段階まで来たと発言している。

JRが発足して39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、日頃から職場の問題・課題等について分会・支部・地区本部・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の成果の報告もある。

国労を取り巻く状況は、2026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。特にJR世代への継承は重要であり、国労運動の柱となる。職場からの闘い、職場・現場の声の集約と、団体交渉などを通じた会社との協議、組合員へのフィードバックなどについて、JR世代が機関運動の中心となり進めていく体制を作る必要がある。その闘いの中で、国労が職場の中心となり闘う体制づくり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、最重要課題として組織強化・拡大に向けた運動を提起し、継続した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名の拡大をめざしている。具体的には、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掛けや、交流・意見交換を活発化していく必要がある。組織強化・拡大には日常的なつながりや世話役活動などの運動が重要であることはいうまでもない。

公共交通としてローカル線をはじめとした鉄道ネットワークの維持について、JR北海道では、2016年に「単独では維持困難」とする13線区を公表して以降、路線の廃止やバス転換が行われている。JR北海道・四国及び貨物に対する支援策については継続されているが、同時に抜本的な改善方策などの経営努力が求められている。2023年10月に改正地域公共交通活性化再生法が施行され、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、2024年3月に第1回の再構築協議会が開催され、現在まで7回開催され議論が進められている。また、「再構築協議会」が設置されていない線区においても、様々な議論が始まっており、一部区間においては路線の廃止とバス転換が決定している。採算性や廃止・バス転換ありきでの議論ではなく、公共交通としての役割や街づくりを含め、地域における公共インフラの一つとして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。災害からの復旧に対する支援策だけでなく、未然に鉄路を守る防災・強靱化に向けた設備投資などへの直接的な支援策や税制の特例などについて、国土交通省要請や政党要請等を展開してきた。こうした問題は、JRの構造矛盾に起因するものであり、国の交通政策に係る根本の課題であり、引き続き取り組みを強化する。また全国の鉄道ネットワークの維持や再生に向けて、エリア・地方における創意工夫した全国統一行動の取り組みを進めていく。

JR各社では、鉄道輸送に対するコスト削減が進められており、ワンマン化や自動運転の拡大、無人駅の拡大、みどりの窓口閉鎖やグループ会社への委託化の拡大などが今後も推進されることが明らかだけに、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、安全への投資について確実に取り組みを強化しなければならない。

こうしたことから、2026年春闘を闘うにあたり、2025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、職場実態から要求を確立し、全国の組合員とつながるために、職場・分会活動を活性化させ春闘の闘いを通じ、エリア・地方本部と連携しながら全組合員へのオルグの展開と合わせTUNAGアプリの完全登録と活用の幅を広げることが必要である。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。2026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、JR世代の仲間への国労運動を発展・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) アメリカのトランプ政権は、従来の国際協調から、「米国中心」への転換を明確にしており、不法移民の強制送還や国境閉鎖、政府効率化、省庁再編、減税・税制改革などを推進し、副大統領や主要閣僚には対中・対イラン強硬派や環境規制緩和派が起用されている。米中関係は関税引き上げや技術規制で一層悪化し、中国の経済再建計画やテクノロジー大国化に打撃を与え、米国の内政変化は国際秩序や同盟国の政策選択にも大きな影響を及ぼしている。さらに、今年1月3日、アメリカ軍が軍事作戦によってベネズエラのマドゥロ大統領夫妻を国際法違反の武力行使で拘束し、国連をはじめ、国際社会から大きな非難を浴びた。
- (2) 2025年12月のベルリン協議では、ウクライナのゼレンスキー大統領がNATO加盟断念の可能性に言及し、米国主導の和平案が提示された。和平案にはロシアへの領土割譲やウクライナ軍の縮小、安全の保証（NATO第5条類似）が含まれるが領土問題や安全保証の実効性を巡り依然として溝が深まっている。欧州諸国は法的拘束力のある安全保証や領土不可侵原則の維持を重視しており、和平が一時的な「休戦」に終わるリスクも指摘されている。
- (3) ガザ地区では武力衝突が激化して2年が経過し、犠牲者は双方で6万7,000人超、負傷者は17万5,000人以上となり、住民の80%以上が避難区域に指定され、食料・医薬品・生活必需品の不足が深刻している。国際NGOや国連機関は、封鎖解除と即時停戦、国連主導の人道支援体制の復活を強く要請しているが、支援物資の輸送ルート遮断や軍主導の支援モデルの限界が指摘され、断片的な援助では200万人の命を守れないと警鐘が鳴らされている。イスラエル・ハマス間では米国の和平案を受け入れた停戦合意が成立したが、先行きは依然不透明で、国際社会の対応が問われている。
- (4) 中国は上海協力機構（SCO）やBRICS（新興国経済グループ）の

拡大を通じて「グローバルサウス」諸国を取り込み、経済的・政治的な影響力を強化している。BRICSは従来の経済枠組みから、安全保障や政治的連携を含む多機能的な枠組みへと変容しつつあり、AI・デジタル経済・通貨制度などの分野で米欧中心の国際秩序に対抗する多極的な枠組みを模索している。日中間の安全保障摩擦が継続しているなかで、日本では高市首相が「台湾有事は日本有事」と国会で答弁し、日米安保条約や平和安全法制に基づく共同防衛の必要性を強調した。中国は日本の発言に強く反発し、12月には中国軍機による自衛隊機へのレーダー照射問題が発生し、日本産水産物の輸入停止やレアアース輸出制限など経済的報復措置も辞さない構えを見せている。

(5) 2025年12月6日、沖縄本島南東の公海上空で中国海軍空母「遼寧」から発艦したJ-15戦闘機が航空自衛隊F-15に対し火器管制レーダー（FCR）を断続的に照射する事案が発生した。このFCR照射は国際法上「実戦行為の直前段階」に等しく、偶発的な衝突リスクが高い極めて危険な行為であり、日本政府は即時抗議し、再発防止を申し入れたが、軍事的緊張状態は一段と高まっている。日本を取り巻く安全保障環境は「戦後最も厳しい状況」とされ、2025年2月の日米首脳会談では、日米安全保障条約第5条が尖閣諸島に適用されることを改めて確認され、ミサイル防衛、サイバー、宇宙、情報保全などの分野で日米軍事協力が拡大の一途をたどっている。

(6) 2024年秋の衆院選・2025年夏の参院選で自公連立が過半数割れとなり、長年続いた自民・公明の枠組みが崩壊した。これを受けて自民党は日本維新の会と新たな連立を組み、同年10月に高市早苗氏が日本初の女性首相として就任した。高市政権は「強い日本」「規制改革」「地方分権」「成長投資と社会保障の両立」を掲げ、維新との連立合意により改革・タカ派色が強まったが、内閣支持率は極めて高く、2025年12月の世論調査では過去最高の70.1%を記録した。特に「強く支持する」層が41%と安定しており、政権の基盤を支えている。一方で、政党支持率は自民党が微増・横ばいで頭打ちとなっており、維新や国民民主党、参政党など新興勢力が無党派層や若年層の支持を伸ばしている。世論調査では、内閣支持理由として「政策に期待」「人柄が信頼できる」「他の内閣よりよさそう」などが上位を占めている一方、不支持理由には「政策に期待できない」「人柄が信頼できない」「他の内閣の方がよさそう」などが挙げられている。また、企業・団体献金の制限、議員定数削減、消費税減税などの政策課題についても与野党の対立が深まり、議論が続いたまま、第219回臨時国会が12月17日に閉会した。

(7) 高市政権の防衛政策は「防衛費の大幅増額」「非核三原則の見直し議論」

「武器輸出の拡大」という三つの転換点を軸に進んでおり、日本の安全保障体制を従来の「専守防衛」からより積極的な軍事国家路線へとシフトさせる可能性がある。高市政権はGDP比2%の防衛費目標を前倒しで達成する方針を示し、さらにGDP比3%以上への引き上げも視野に入れている。高市政権は防衛政策を大きく転換し、防衛費の急増・武器輸出拡大・非核三原則の見直しといった大胆な路線を打ち出している。これにより、日本は「専守防衛」から「積極防衛」へと変貌しつつあるが、国民負担や平和への影響が大きな論点となっている。

(8) 2025年度の日本経済は、実質GDP成長率+0.9%（暦年ベースでは+1.2%）、2026年度も+0.9%（同+0.8%）と、緩やかな成長が見込まれている。春闘での高水準の賃上げ継続や物価上昇率の低下、家計所得環境の改善、政府の経済対策、緩和的な金融環境、高水準の家計貯蓄などが下支え要因となっている。2025年の消費者物価指数（CPI）は前年同月比3.0%上昇と高止まりが続いているが、年度末にかけては2%割れに向かう見通しとなっている。食料インフレの鈍化ペースが緩やかで、企業の積極的な値上げ姿勢や高コスト環境が継続している。特にコメ価格は5kgあたり4,000円前後まで上昇し、政府備蓄米の放出や「おこめ券」配布などの対策が講じられたが、抜本的な物価高対策とはなっていない。

(9) 政府は脱炭素化や電力需要の増加を背景に、「原発の最大限活用」へと大きく舵を切り、現在、国内で14基の原発が再稼働している。柏崎刈羽原発（新潟県）は、2025年11月、新潟県知事が6号機の再稼働を容認した。東京電力の原発が再稼働するのは、福島第一原発の事故以来、初めてのことで、2025年度中の稼働を目指すとしている。泊発電所（北海道）は、2025年12月18日、北海道の鈴木知事が3号機の再稼働に正式に同意することを国に伝え、北海道初の再稼働に向けて動き出した。女川原発（宮城県）は、2024年10月に2号機が再稼働し、東日本で震災後初めて稼働する原発となった。島根原発は、2024年12月に2号機が再稼働したが、単純ミスによるトラブルが複数発生し、住民からは不安の声があがっている。福島第一原発の現状は、廃炉に向けた作業が続いているが、一筋縄ではいかない状況にある。原発処理水（ALPS）については、2025年12月4日から、通算17回目の海洋放出が開始されたが、3号機で計画されていたドローンによる内部調査（デブリ）は、機体の挿入トラブルにより、年内の着手が断念された。廃炉までの全体の工程には依然として30～40年かかると見込まれている。

## 2. JRを取り巻く情勢

- (1) JR各社は、国鉄「分割・民営化」から39年が経過し、2025年1月29日をもって、国鉄の歴史をJRが上回ることとなった。この間、鉄道事業に加えて不動産開発や流通、サービス業などの関連事業を拡大し、都市圏の鉄道網や新幹線などドル箱路線を基盤に安定した収益をあげるなかで、JR東日本・東海・西日本・九州が完全民営化を果たす一方、地域の人口減少やマイカー利用の増加により輸送密度が低い閑散路線を多く所有し、設備の老朽化に加え自然災害の激甚化への対応と共に、収益性や事業展開に困難を極め、政府からの支援なしには経営が成り立たないJR北海道・四国・貨物に二極化し、JR各社の地域ごとの経営基盤の格差と体力の違いが鮮明になるなかで、国鉄「分割・民営化」の矛盾が拡大している。2025年3月10日、第217回通常国会の参議院予算委員会では、森屋隆前参議院議員が質問に立ち、JR各社の現状について1986年5月20日の分割民営化当時の自民党の新聞広告を取り上げ、「不便になりません。ブルートレインなどの長距離列車もなくなりません。ローカル線もなくなりません」との公約から39年が経過した今日、鉄道の廃止距離は、2000年から2024年4月1日まで48線区1289.4kmにのぼり、現在の全国の駅の現状は、48.2%が無人駅であり、うちJRが54.3%を占める」ことを指摘したが、国鉄分割・民営化の総括とともに、政府の公共交通施策の転換を求める中で、政府・国交省は、国鉄分割・民営化の制度設計が維持不能になり、国民への約束が果たせなくなったことを認めざるを得ない状況となっている。
- (2) 2025年12月11日、国土交通省は、東京女子大学の竹内健蔵教授を座長とする有識者会議「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会第2回」を開催し、JR東日本、西日本、九州にヒアリングを実施した。2021～2022年にかけて開催された第1期検討会では、人口減少社会の中でローカル鉄道の置かれた現状について危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、利便性・持続性の高い地域モビリティを再構築していくための提言を2022年7月に取りまとめ、これを受けて2023年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正した。ローカル鉄道の再構築を促進するための制度面・予算面の仕組みが整えられたことで、これまで19件の鉄道事業再構築実施計画が認定されるなど、具体的な取り組みが全国で進んでいる。一方、法改正から約2年が経過し、JR各社のローカル線、地方私鉄で路線の存廃をめぐる議論が加速していることから、制度の拡充や全国鉄道ネットワークのあり方などについて、さまざまな意見が出てきている。第2期検討会では、ローカル鉄道を取り巻

く現状についての地域の受け止め方を把握し、地域が望ましい公共交通を検討していくにあたり必要な情報、検討すべき課題を整理した上で、2023年法改正の総括と今後の在り方を議論することになっている。主な論点は、JRがローカル線などの赤字維持の損失を補填する「内部補助」の問題となるが、JRは内部補助の拡大に警鐘を鳴らす一方、地方はネットワーク維持を前提にその継続を求めており、議論の行方が注目される。

- (3) JR各社では将来の労働不足や経営環境の変化に対応するためとして、デジタル技術の活用や業務効率化を推進し、省人化、合理化を積極的に進めるとしているが、過度な人減らし合理化は、サービスの低下とともに、労働条件の悪化を招き、技術継承もままならない職場状況のなかで、安全安定輸送を脅かす重大事故やトラブルが連続して発生する異常な事態となっている。JR貨物の輪軸データ不正問題に起因した新山口駅での脱線事故をはじめ、JR北海道におけるレール腐食が原因とされる函館本線森～石倉間貨物列車脱線事故、JR東日本での東北新幹線「はやぶさ・こまち」列車分離、パンタグラフの連続トラブルによる輸送障害、JR東海での新幹線保守用車脱線に伴う大規模輸送障害、JR九州での鹿児島本線川内駅構内貨物列車脱線事故など人命にかかわる重大インシデントを発生させている。首都圏においても、架線設備トラブルや線路折損など設備関連に起因した輸送障害が相次いでおり、保守・点検作業における十分な要員の確保をはじめ、保守間合い時間の適正な確保が必至であり、利用者の安全安定輸送の確保のため、原因究明と恒久対策を求めることが重要となっている。
- (4) 人手不足や運行の効率化を理由に都市部でもワンマン運転の路線が増えつつある。JR東日本は2025年のダイヤ改正で常磐線各駅停車と南武線でワンマン運転を開始し、2026年のダイヤ改正では横浜線にも拡大した。2027年は京浜東北線(大宮～南浦和・蒲田～大船間)と総武各駅停車線(三鷹～千葉間)、今後も山手線・中央快速線・埼京線にも拡大する計画となっている。また、2024年3月よりGOA2.5自動運転が開始されたJR九州の香椎線や自動列車運転支援装置の鹿児島本線の一部でも、運転士に過度な負担を強いる実態が浮き彫りになり、列車遅延の増大や緊急時の対応について不安視の声が上がるなど、その弊害が明らかとなっている。今こそ地域の利用者や地元自治体と共闘を進め、安全とサービスの確保を求める闘いを強化していかなければならない。
- (5) JR7社およびソフトバンクの2026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)決算は、営業収益は808億円(前年同期は755億円)、営業利益は△150億円(前年同期は△178億円)、経常利益は53億円(前年同期15億円)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115億円(前年同期85億円)となった。

### 【東日本会社】

第2四半期(連結)決算は、営業収益14,630億円(前年同期比104.9%増)、営業利益は2,314億円(前年同期は営業利益2,356億円)、経常利益は1,989億円(前年同期2,045億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,472億円(前年同期1,397億円)と公表。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益3兆580億円(2025年3月期実績2兆8,875億円)、営業利益4,050億円(前年度3,767億円)、経常利益3,410億円(前年度3,215億円)、当期純利益2,370億円(前年度2,242億円)との見通しとなった。

### 【東海会社】

第2四半期(連結)決算は、営業収益は9,822億円(前年同期比112.4%増)、営業利益4,540億円(前年度3,652億円)、経常利益は4,256億円(前年度3,354億円)、親会社株主に帰属する第2四半期純利益は2,981億円(前年度2,336億円)と公表。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益1兆9,370億円(対前年105.7%増)、営業利益7,460億円、経常利益6,910億円、親会社株主に帰属する当期純利益4,800億円との見通しとなった。

### 【西日本会社】

第2四半期(連結)決算は、営業収益が8,718億円(前年同期比107.4%増)、営業利益は1,229億円(前年同期1,047億円)、経常利益は1151億円(前年同期985億円)、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867億円(前年同期697億円)と公表。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益1兆8,360億円、営業利益1,950億円、経常利益1,790億円、当期純利益1,185億円との見通しとなった。

### 【四国会社】

第2四半期(連結)決算は、営業収益は278億円(前年同期比104.0%増)、営業利益は△45億円(前年同期△51億円)、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51億円(前年同期29億円)となった。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44億円(前年同期23億円)となった。また、2025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720億円、経常利益は20億円との見通しとなった。

### 【九州会社】

第2四半期(連結)決算は、営業収益は2,376億円(前年同期比114.0%増)、営業利益は408億円(前年同期295億円)、経常利益は410億円(前年同期295億円)、親会社株主に帰属する四半期純利益は223億円(前年同期226億円)、EBITDAは596億円(前年同期476億円)、となった。また、通期の業績予想(連結)は、営業収益4,891億円(対前年+347億円、107.6%増)、営業利益731億円(対前年+141億円)、経常利益723億円(対前年+127億円)、親会社に帰属する当期純利益460億円(対前年+23億円)との見通しとなった。

### 【貨物会社】

第2四半期(連結)決算は、営業収益は1,004億円(前年同期比6.5%増)、営業利益は16億円(前年同期△14億円)、経常利益は12億円(前年同期△18億円)、親会社株主に帰属する中間純利益は3億円(前年同期△24億円)となった。通期の業績予想(連結)は、営業収益2,130億円(前年同期比6.1%増)、営業利益54億円(対前年+27億円)、経常利益41億円(対前年+26億円)、親会社に帰属する当期純利益17億円(対前年△49億円)との見通しとなった。

### 【ソフトバンク】

第2四半期(連結)決算は、売上高は3兆4,008億円(対前期比8%増)となり、営業利益は、6,289億円(対前期比7%増)、これにより、親会社の所有者に帰属する純利益が3,488億円(対前期比8%増)となった。通期の業績予想は、売上高6兆7,000億円、営業利益1兆円、親会社に帰属する純利益は5,400億円との見通しとなった。

## 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

##### ① J R各社の経営状況

近年、退職者数が新規採用者数を上回っている状況とともに、若年離職者の増加や委託化の拡大等により、相対的に社員数が減少している。鉄道事業は労働集約型産業であり、長期安定雇用での技術の習得と継承が必要となるが、現場では顕著な要員不足と人手不足により、技術継承が大きな問題となっている。J R各社は人を介さないシステムや技術革新を進めているが、収益については、インバウンドの増加などにより好調な状況である。

2025年3月期決算では、J R北海道の営業収益は1,560億円(82億円増)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46億円(12億円増)となった。J R東日本の営業収益は2兆8,875億円(1,574億円増)となり純利益は2,242億円(278億円増)、J R東海の営業収益は1兆8,318億円(1,214億円増)純利益4,584億円(740億円増)、J R西日本の営業収益1兆7,079億円(729億円増)純利益1,139億円(151億円増)、J R四国の営業収益は552億円(19億円増)純利益33億円(2億円減)、J R九州の営業収益は4,543億円(339億円増)純利益436億円(52億円増)、J R貨物の営業収益は2,007億円(122億円増)純利益67億円(102億円増)となった。

##### ② J R北海道及び四国の現状と国の対応

J R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」について発表して現在までに5区間が廃線やバス輸送に転換されている。留萌本

線（深川～石狩沼田間）についても、今年の3月31日に最終運行となり、4月1日に廃止となることが決定している。

国土交通省は2018年7月及び2024年3月にJR北海道に対し「経営改善に向けた取り組みを進めるよう」「事業の適切かつ健全な運営に関する」監督命令を発出した。監督命令ではJR北海道を取り巻く経営環境はさらに厳しくなっていることが指摘されている。また、「利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区」について事業の抜本的な改善方策の検討に至っていないところであるとし、JR会社法に基づき、JR北海道に対して、経営改善に向けた取り組みをより一層深度化及び加速するように命じられている。JR北海道は、経営改善に向けた取り組みとして「インバウンド観光客の徹底的な取り込み」「非鉄道業への戦略的な投資と体制・人材の強化」「安全投資の確保」「DXの推進による生産性の向上」「カーボンニュートラルへの積極的な貢献」を行い、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区（いわゆる「黄線区」）における取り組みとして、JR北海道と地域の関係者は、「引き続き一体となって、徹底した利用促進やコスト削減などの取り組みを行い、国による支援制度も活用しつつ、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねる」「線区の特長（観光線区、都市間幹線交通などに応じた目標を設定し、PCDAサイクルにより必要な見直しを行う）」「令和8年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる」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、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、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」に基づき事業を進めている。JR四国が目指す将来の姿として「鉄道を中心としたモビリティの提供及びまちづくりを通じた様々な事業を展開」とし将来のありたい姿、その実現に向けて「地域とともに、『公共交通ネットワークの四国モデル』を追求する」などとしている。

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

このような状況の中で、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「再構築協議会」で地域住民や労働者、自治体との丁寧な合意形成や衆参両院での付帯決議の順守や懸案の諸課題についての要請をはじめ、JR各社で深刻となっている現場の要員不足に係る問題、JRグループ会社における委託費の問題、各地で頻発している鳥獣問題などについて、本部7項目と各エリア本部、貨物協議会から要請と意見交換を行った。

JR発足39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が発足して39年が経過するなかで、JR各社は人口減少やコロナ禍による利用者減、人手不足による経営環境の変化を理由に、人減らし合理化を急速に推し進めている。地方路線から都市圏へとワンマン運転を広め、無人駅の拡大、人件費抑制を意図した業務委託の拡大、みどりの窓口の廃止、整備新幹線開業による並行在来線の第三セクター化、自然災害を機に廃線やBRT化が進んでいる。政府は、人口減少や地域経済の疲弊で苦しむ路線にまともな支援をせずに、認可制だった路線廃止を事前届出制とするなかで赤字路線の切り捨てを促し、内部補助の原則が崩壊する下で全国鉄道ネットワークが寸断され、利用者の安全とサービスが低下する事態を招いている。

また、ＪＲ各社の運賃・料金制度見直しも相次ぎ、消費税増税分の運賃改訂を除いて、経営改善やバリアフリー運賃加算分など、実質運賃の値上げが実施されている。とりわけ最高益を争う本州３社企業であるＪＲ東日本の運賃値上げは利用者への影響が大きく、物価高で国民生活が厳しさを増すなかで、公共交通機関としての責任が問われる事態となっている。

ＪＲ北海道・四国では、過疎化に伴う利用者の減少や高速道路網の整備による自動車利用者の拡大に加え、激甚化する自然災害からの復旧や老朽施設の維持更新費用などの課題もあるなかで、脆弱な経営基盤の下、経営安定基金だけでは単独で維持することが困難となっている。

一方、貨物会社は、並行在来線問題をはじめ、線路使用料アボイダブルコストルールも恒久的な法的裏付けもなく、老朽化設備を受け継いだ付けが重くのしかかるなかで、経営課題を理由にその都度、社員犠牲に求める賃金抑制施策がモチベーション低下を招いている。

ＪＲ各社が公共交通として責任を果たすことが求められているなかで、営利優先の経営を抜本的にあらため、利用者や地元住民の移動する権利を保障し安全安心で利用しやすいＪＲの全国ネットワークを維持していくためにも、公共交通の再生に向けて各エリア本部との連携を強化し、関係省庁や国会議員への要請行動を継続して取り組んでいかなければならない。

## ② ＪＲ各社の安全問題、労働条件の改善にむけて

安全・安定輸送の確保には、技術継承が行える適正な要員配置と、定年まで健康で安心して働き続けられる労働条件が必至であり、労働組合として職場での点検摘発活動を強め、労働条件の維持向上に努めなければならない。昨年は福知山線列車脱線事故と羽越本線列車脱線事故から 20 年の節目を迎えたが、「安全第一」の教訓が生かされず、未だに各地での脱線事故、保守作業や設備故障に起因する事故や輸送障害が相次いでいる。ホーム要員が配置されていないなかでの旅客転落事故や、グループ会社での労災死亡事故など人命にかかわる重大な事象も発生させており、とりわけ東北新幹線で相次いだ列車分離事故はあってはならない重大事象として、ＪＲの安全輸送が問われる事態となっている。

国労は、ＪＲ各社に対して「労使事故防止委員会」（仮称）の設置求めるとともに、国土交通省や地方運輸局への要請行動を引き続き継続し、安全・安定輸送を確保するために奮闘していく。

ＪＲ各社の経営体力の違いから社員の働き方や福利厚生、とりわけ賃金・手当、休暇制度、勤務制度、再雇用制度など会社間格差が広がっている。また、業務委託拡大に伴い出向者や再雇用者の労働条件の改善も切実となっており、グループ会社や委託会社との「直接交渉」の実現を迫るなかで、国労運動のすそ野を広げ、グループ、関連会社での組織拡大を視野に労働条件改善に取り組むことが課題となっている。26 春闘での重点統一要求は、ＪＲグループで働くすべての労働者の要求であり、ＪＲ各社とグループ、関連会社

での団体交渉を強化し、職場から創意工夫した闘いを作り上げ、全力で取り組んでいく。

#### ③ 再雇用制度の改善と 65 歳定年制について

J R 各社の定年退職後の再雇用制度は、雇用形態や賃金での格差が広がっており、改善を求める要求は高まっている。また、労働契約法での「同一労働同一賃金」を求めた長澤運輸裁判では有期雇用労働者であっても、正社員の労働条件と同等とする判断がなされる成果も勝ち取られている。

国労は 65 歳定年制を要求しているが、高齢に伴う健康状態や身体状況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っており、J R 各社やグループ会社に対する高齢者組合員の在職条件改善を求めていく。また、高齢者雇用安定法が改正され、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ことから、J R 各社での雇用条件改善を求めていく。

#### ④ 労働協約改正の取り組み

J R 各社での「労使間の取扱いに関する協約」について、締結内容・期間・時期に違いがあるものの、各エリア本部が主体となり、労働条件部分について改善交渉を進めてきた。

本部はソフトバンク・J R 貨物と改善交渉を取り組んでいるが、ソフトバンクについては、引き続き丁寧な説明と、要求の詳細について具体的な回答に努め、労使で真摯に対応していくことを確認してきた。貨物会社とは、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、重点要求での双方の認識を明らかにし、引き続き改善を求め、2025 年 9 月 30 日に締結の判断を行った。

J R 各社では所属組合を超えて不満が高まるなかで、要求の多数派を形成できる条件は拡大しており、国労要求の正当性を訴えるなかで、労働組合の役割と重要性について、他労組・未加入の仲間へ理解を広め、組織拡大につなげていく運動と一体に交渉を強化していく。

#### ⑤ アスベスト（石綿）対策について

本部は、アスベストが社会問題となった 2006 年から国鉄退職者のアスベストによる被害補償や健康対策等で、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「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及び J R 退職者の業務災害認定者は 556 名で、前年同月比で 13 名増加し、従事歴認定者数は 1,616 名と前年同月比で 64 名増加し、健康管理手帳の取得に向けた事業者証明の取り組みが大きく前進した。

この間、鉄道・運輸機構と J R 各社における「覚書」に基づき、J R 各社

は「鉄道・運輸機構に責任がある」との姿勢だったが、本部は貨物会社に「従事歴の長短にかか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。

元大井工場支部のOBが、「肺がん発症はアスベストばく露による労働災害である」と訴え、東京地裁に鉄道・運輸機構とJR東日本に損害賠償を求めた裁判では、2024年3月12日原告勝利の判決が出された。東京高裁では弁論と和解協議を経て、2024年12月20日和解が成立した。

今後もアスベスト被害の発症が見込まれるなかで、引き続き鉄道・運輸機構への取り組みと合わせて、JR各社への救済・補償を求めているかなければならない。旧国鉄及びJR退職者のアスベスト健康被害での補償を進めるために、石綿対策連絡会やNPO法人神奈川労災職業病センターならび鉄道退職者の会と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

全国の地方交通線の維持・存続が問われているなかで、国土交通省は2022年7月26日、国土交通省の鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会のなかで「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」を公表し、昨年10月10日、国土交通省鉄道局は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会(第2期)」を開催した。地方ローカル線がある道府県では、2024年4月9日、29道府県知事が、当時の石破茂首相に「全国的な鉄道ネットワークのあり方に関する特別要望」を提出して、「① 将来の国のあり方を見据えた鉄道ネットワークの位置づけを明らかにすること。② ローカル線の維持に関して、JR各社が内部でどう補助するのか考え方を示すこと。③ 県、市町村、地域などが行うローカル線の利用促進の取り組みを支援すること。④ 被災した路線の早期復旧のためにさらに支援を行い、安易に存廃の議論を行わないよう、鉄道事業者に対して厳格に指導すること。」などを要望した。

さらに、11月25日、国土交通省鉄道局「第2回鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会(第2期)」開催直後の11月26日、28道府県知事から国土交通省鉄道局長に「全国的な鉄道のネットワークの在り方に関する国土交通省への意見書」を提出して、「① 国土の在り方を見据えた鉄道ネットワークの位置づけ ② JRの内部補助の考え方と国の責任 ③ 利用促進に係る国の支援 ④ 被災線区の復旧」などの追加の要望を行い、過疎化が急速に拡大し、人口減少に歯止めからない地域における公共交通としての全国の鉄道ネットワークの維持を強く求めている。

全国の地方ローカル線を取り巻く環境は、少子高齢化・過疎化・道路整備の拡充のなかで利用客が減少し、中小鉄道事業者と第三セクター鉄道会社は、2025

年 4 月 1 日現在 98 社となっているが、その約 9 割の事業者は赤字経営を余儀なくされている。

整備新幹線と並行在来線問題では、北海道新幹線(新函館北斗～札幌)の延伸工事がトンネル工事の難航で 2030 年度末の開業が極めて困難となり、2038 年度以降に大幅延期が明らかとなっている。建設費も最大 1 兆 2,000 億円の見込みから、建設資材の高騰もあって約 2 兆 3,200 億円に上振れしているが、鉄道・運輸機構は、さらに事業費が増え約 3 兆 5,000 億円を超える可能性があるとの試算を公表している。地域住民の足である在来線の存廃問題も深刻化している。平行在来線となる函館本線の長万部～小樽間(山線)ではバス転換が決定されたものの、バス各社が運転手不足で現行ダイヤの維持すらできずに、次々と路線の廃止・縮小、減便を進めるなかで、運転手の確保が見通せず、ますます困難な状況となっている。

一方、函館～長万部の貨物輸送に関しては貨物機能の維持が必要との方向性で関係者が一致し、存続の方針は示されたものの、並行在来線が貨物専用路線として維持された例は過去になく、新たに立ち上げる有識者検討会では、線路や施設の管理にかかる費用負担の在り方などを議論し、実現の方向性を探ることとなっている。北海道内の基幹産業である農産物輸送は全国につながる輸送ネットワークが必要不可欠であり、青函物流輸送ルートの確保をはじめ、公共交通の使命が問われている。

国鉄「分割・民営化」から 39 年が経過し、あらためて地方ローカル線の維持、貨物鉄道の役割、大都市圏の安全・サービス問題が浮き彫りになっている。

本部は 2024 年 10 月 14 日、「JR 発足 37 年 あらためて地方公共交通を考えるシンポジウム」を開催し、全国統一行動を展開した。米坂線の新潟地区本部、久留里線の千葉地区本部、吾妻線の高崎地区本部、芸備線の岡山・広島地方本部では地元での運動を精力的に取り組み、東海エリア本部では利用者アンケートを実施するなど、創意工夫した鉄道の安全とネットワークの維持を守るたたかいを展開している。引き続き、「JR 三島・貨物会社の維持・活性化にむけてー私たちの提言ー」や「並行在来線の維持・活性化にむけてー私たちの提言ー」を活用した本部・エリア本部・地方本部が連携した学習会や集会の開催、国や地方自治体への要請、国会議員との懇談などを取り組むとともに、国土交通省への要請行動を強化していく。

- ① 政策提言「JR 三島・貨物会社の維持・活性化にむけてー私たちの提言ー」、  
「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. 2026年春闘

### (1) 春闘を取り巻く情勢の特徴

- ① 高市首相は「30年以上ぶりに5パーセントを超える高水準となっている賃上げを確かなものとして定着させるために、一昨年、昨年水準と遜色のない水準での賃上げ、とりわけ、物価上昇に負けないベースアップの実現に向けた協力をお願いする」と政労使の意見交換の場で強調し『官製春闘』を主導している。経団連は賃上げの維持・強化のさらなる定着を図り、ベースアップの実施を賃金交渉のスタンダードと位置づけている。しかしながら、その言葉とは裏腹に、労働者の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維持している。
- ② 日本経済は、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もあり、運輸、建設、サービス業などの様々な業種で慢性的な人手不足の状況が続き、さらに増加傾向にある。
- ③ 2025年7月20日に投開票が行われた参議院議員選挙では、自民党派閥の裏金問題に起因する「政治とカネ」の問題などが争点となり、自民党は議席を減らした。また排外主義や外国人政策などポピュリズム政党が支持を広げるなどの結果となった。自民党は改選議席で13議席減となり、非改選議席と合わせ101議席となった。選挙後、公明党は連立政権からの離脱を表明した。その後、自民と維新の連立により高市政権が発足した。
- ④ JR各社の2026年3月期第2四半期決算（中間決算）が公表され、JR北海道の連結営業収益は対前年107%の808億円で純利益112億円となり、通期予想では、経常利益▲182億円で純利益9億円となっている。JR東日本は、連結営業収益は対前年104.9%の1兆4,630億円で純利益1,472億円となり、通期予想では、経常利益3,410億円で純利益2,370億円となっている。JR東海は、連結営業収益は対前年112.4%の9,822億円で純利益は2,981億円となり、通期予想では、経常利益6,910億円で純利益4,520億円

となっている。JR西日本は、連結営業収益は対前年 107.4%の 8,718 億円で純利益 867 億円となり、通期予想では、経常利益 1,790 億円で純利益 1,185 億円となっている。JR四国は、連結営業収益は対前年 176.9%の 51 億円で純利益 44 億円となり、通期予想では、経常利益 20 億円で純利益 14 億円となっている。JR九州は、連結営業収益は対前年 138.7%の 410 億円となり純利益は 223 億円となり通期予想では、経常利益 723 億円で純利益 460 億円となっている。JR貨物は、連結営業収益は 12 億円で純利益 3 億円となり、通期予想では経常利益 41 億円で純利益 17 億円となっている。

- ⑤ 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 3.6%、経常利益増加率が 7.5%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 637 兆円を超え、13 年連続で過去最高を更新した。
- ⑥ 内閣府が 11 月 17 日に発表した 2025 年 7 月～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 0.4%減となり、年率換算で 1.8%減となった。
- ⑦ 総務省が 10 月 24 日に公表した 2025 年 9 月分の消費者物価指数（生鮮食品・エネルギーを除く）は対前年同期で 3.0%上昇した。
- ⑧ 総務省が 2 月 7 日に公表した 2024 年家計調査によると、一世帯（2 人以上）あたりの支出は 300,243 円で物価変動の影響を省いた実質で 1.1%の減少となった。また勤労者世帯（2 人以上）の実収入は前年比で 0.7%の増加となった。
- ⑨ 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マイナスとなっている。
- ⑩ 国税庁の民間給与実態統計調査では、2024 年度の年収が 200 万円以下の給与所得者が 961 万人（18.8%）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 2024 年度労働力調査（平均）では正規の職員・従業員は 3,654 万人（39 万人増）で 10 年連続の増加、非正規の職員・従業員は 2,126 万人（2 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日に第96回中央委員会を開催し、2026年春季生活闘争方針を確定した。方針では「日本の実質賃金を1%上昇軌道に乗せ、これからの“賃上げノルム”としていくことをめざす。」とした上で、「賃上げがあたりまえの社会の実現に向け、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。さらに、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、雇用形態間格差是正をはかるため、7%を目安に少なくとも地域別最低賃金の引き上げ率を上回る賃金引き上げ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、「企業内・産業内最低賃金・時給1,700円以上、月25万5,000円以上、月3万3,000円以上・時給250円以上の賃上げ、最低賃金・いまずぐ全国一律1,700円、めざせ2,000円」を統一要求とする2026年春闘方針を決定している。
- ③ 全労協などをつくる「26けんり春闘全国実行委員会」は12月2日に「26けんり春闘結成総会・集会」を開催し、2026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、好調なインバウンド需要など回復傾向にあるが、企業・産業を問わず労働力不足になっている。特に交通運輸・サービス業については慢性的な要員不足に陥っているが、不規則な勤務や長時間労働、低賃金などの労働条件の悪化なども一因となっている。

このような情勢の中にあって、国労は2026年春闘を闘うにあたり、2025年春闘の総括と教訓から、引き続き全組合員の繋がりを強化しながら、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地域で闘う仲間と連帯し、高市政権が進める憲法改悪・大軍拡・労働法制改悪・増税路線に反対する闘いと結合しながら、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かかわる構造矛盾の解決や新幹線開業による並行在来線の経営問題、改正地方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 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 7.0%相当額、21,000 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すべ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確立
- 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、差別・排外主義政策反対

#### (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 2026 年 4 月 1 日時点における基本給（平均）の 7.0%相当額、21,000 円

の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。偽装請負摘発、出向制度の改善、要員不足の解消
- ⑨ サービス（違法）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 2026年賃金引上げ要求は、2月16日(月)に労働条件改善要求と共に、J R各社に一斉に申し入れる。回答指定日は3月18日(水)を基本とし第一次回答ゾーン(3月16~19日)及び第二次回答ゾーン(3月23~31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の展望を図り、全国の運動の共有化を図るため、春闘オルグと連携し、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3日(火)に中央総行動を配置し、客貨・グループ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・統一重点目標実現に向け、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、差別・排外主義政策反対の闘いに仲間と共に全力をあげる。

### 3. 期末手当（夏季・年末）の取り組み

- (1) J R となって 39 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転じたが、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調査」の結果では、毎月の赤字が 35,942 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、一昨年（2019年）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、組織拡大はいうまでもなく、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。

昨年の第94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、組織拡大の重要性を認識しつつ、各職場から若手社員の不満や悩みの相談に乗り、問題の解決に向けて具体的な行動を展開するなかで、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2号を含む「組織強化・拡大の具体的な運動の展開について」の第1次ゾーンの間接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94回定期全国大会以降〇名の組織拡大であり、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次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19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18日に開催した第1回対策会議およびエリア書記長合同会議のなかで、「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2号）を確認しあった。続いて10月11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、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、

〇名の組織拡大へと結びつけた。

これらの成果を11月14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22日に開催予定である「第1回全国エリア・地方本部組織部長会議」において第1次ゾーン中間総括を持ち寄り、中間総括を行うこととしている。

そして今次拡大中央委員会以降の第2次ゾーンでは、2026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にある。

## (2) 具体的な行動計画

第94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2号「組織強化・拡大の具体的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次ゾーンと第2次ゾーンに分けてゾーン毎に中間総括から、当面する2026年春闘、期末手当獲得の闘い、新規採用者獲得とともに、地域公共交通を守る立場から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、国労組合員が粘り強くつながりを持ち続け、仲間の不安や悩みを聞き、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で、分会をはじめとする国労組織への信頼や共感を生み出し、国労加入に結びついている。そして何よりも「一緒に国労で頑張ろう」との強い仲間の訴えが組織拡大に結び付くなど仲間の努力に尽きるものともいえる。

JR東日本では東労組瓦解後に12組合となり、労働組合組織率は2割を切るなかで社員の大半は親睦会である「社友会」に加入している。要員問題や労働条件改善については社友会では何も解決はできず、多くの若手社員は不平・不満は口に出せないまま一人で悩み、離職していく仲間も少なくない。こうした職場実態がある中で、仲間が抱える不満や不安を放置せず、その解決に向けた動きを作っていくことが組織強化・拡大にもつながる近道といえる。

北海道では未加入だった仲間に1年間付き合い、「TUNAG」で国労を知ってもらい、最後は「国労でお世話になります」と加入用紙に署名してもらった。西日本では国労とつながりがある中で作業ダイヤの改悪反対のチラシ配布を行い、その姿勢に共感して加入の決意をしている。貨物でもオルグを通じて関連会社の手当や諸要求を取り上げ一部手当の改善に結びつけ、それを見ていたプロパー社員が立て続けに加入している。九州では、この間、レクや学習会を開催し、そこに他労組組合員を呼びかけ、複数の仲間が参加し、今度は組合説明会で加入を勧めると快く加入してくれるなど、仲間が抱

える不安や不満の受け皿となり、その解決に取り組む当たり前の姿・組合活動が実を結んでいる。

この間の組織拡大の中で「① 個人的なつながりから機関へにつながりへと広げることができた。② 組織拡大の取り組みを次世代組合員に経験させることで彼らの自信へと結びついた。③ 組合員がいない職場でも組織拡大を実現することで今後の展望につながった。④ 組織拡大を実現したことをきっかけに組合員から『もう一人の仲間を』との声があがるなど機関の活性化につながった。⑤ 加入者自らが『仲間を増やしたい』との思いから、さらに新たな仲間を勧誘するなど、次の組織拡大につながっている」など、仲間が一人でも加入したことが国労組織にとって今後の展望につながり、大きな原動力に結び付いている。そして、今はまだ加入していなくても、全国から様々な運動や取り組みによって「労働組合の必要性を感じている」仲間を生み出し続けている。

職場の現状は、極めて厳しい状況はあるにせよ、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に向けた様々な運動の中から「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、全組合員が組織拡大を意識しながら、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になっている。

一方、国労組織の現状は大量の退職者を迎える中で、残された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、「国労フクシマ交流・視察学習会」「中央労働学校」「全国組織強化・拡大経験交流集会」など各種取り組みや「青年・女性アンケート」を通じて次世代組合員をはじめ各職場の若手社員の気持ちなど掘む努力を行ってきた。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退職時期を迎えた一方で、組織の減少は、機関運動に大きな影響を及ぼしている。役員の兼務はもとより組合掲示板の減少や機関紙が組合員の手元に行き届かない状況など、今後ますます厳しい状況が想定されることから情報発信や情報の共有化は大きな課題となっていた。

これらの課題を克服するため、本部はこの間、全組合員をリアルタイムで確実につなぐために「TUNAG」アプリによる「情報発信」の取り組みに全力であたってきた。

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検討を重ね、「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「TUNAG」を情報発信の中心に据えて取り組むことを意思

統一し、第 94 回定期全国大会では今後の情報共有を「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、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・地方本部をはじめ支部・地区本部や分会段階から組合員をリストアップし、属人的に登録してもらうために様々な努力が続けられており、本部はその登録推進に向けた取り組みを後押しすべく、毎月 1 日に登録進捗状況をエリア・地方本部組織部とも共有してきた。

登録率の高いエリア・地方では、登録されていない組合員の名簿を作成し「誰を、どのように登録してもらうのか」未登録者や登録まで至っていない組合員の名簿を元に議論し、その組合員の身近な組合員の協力を得ながら一人ずつ登録させている。

「TUNAG」による活用策として、国鉄新聞の発行部数を半数以下とし、それに伴う発送作業や紙面作りも役職員で行うなど経費節減と合わせた効率的な取り組みを進めており、各エリア・地方本部段階でも独自ページを作成して、エリア本部内や地本内だけで情報共有ができる環境整備に努めてきた。こうしたなかで、「登録はされても既読が少ないとの反省を踏まえ、もっと身近な内容を独自ページで発信しよう」と投稿の方法について改善を行いながら、TUNAG 運営会社のスタッフを講師に招いて「TUNAG でできること」「クーポン券の存在」「模擬ページによる投稿」など活用方法を周知する取り組みも進めてきた。

また「TUNAG」は組織内での情報共有と他労組組合員・未加入者など組織外に対して国労を知ってもらうツールとして活用もされている。

本部はこの現状を踏まえ、12 月 20 日に「TUNAG 取り扱い・活用学習会」を開催し、「TUNAG でできること」「登録推進に伴う課題」などについて意見交換を行ってきた。各エリア・地方での取り組みの集約とともに、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として登録推進に向けて、当面する 26 春闘などを通じて、全組合員

のもとに足を運び、もう一度組合員同士をつないでいくため全機関が一丸と  
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 19 日に発出した「闘争指示第 2 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 95 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、2025 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  
二次ゾーンの中で、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感染症の終息により、J R 各社ともに業績は回復した  
ものの物価高騰の影響や J R による委託費が労働条件に直接影響を及ぼす J  
R グループ・関連会社に働く社員の労働条件は、要員不足はもとより一層の  
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、J R 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 J R 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 J R 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

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増、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  
厳しい現状もある。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、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 94 回定期全国大会の確認に基づき、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22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19回組織強化・拡大経験交流集会」については、第95回定期全国大会に向けた第二次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196回拡大中央委員会までを第一次ゾーンとする。

② 2月から第95回定期全国大会までを第二次ゾーンとする。第196回拡大中央委員会の議論を踏まえ、2026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19回組織強化・拡大経験交流会】**

・日 程 2026年6月7日(日)～8日(月)

・場 所 東京地方本部管内とする

・内 容 昨年度に続き、JR世代の組合員を含む青年・女性部を中心に学習会と分散会・交流を基本とする。

④ 4月以降、第95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など、組合員に不備が生じることのないよう本部・エリア本部に重点を置いて連携しながら、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「あなたによりそうがん保険 ミライト」及び「ほしい安心で『生きる』を彩る保険 New あんしんパレット」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、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。

## 5. 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15年が経過するが、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、政府は「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。こうしたなか、2025年度防衛省予算は約8兆7,000億円となり、過去最大を更新している。さらに防衛費のGDP比3%への引き上げも検討されている。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、高市政権でも「戦争する国づくり」がより一層推し進められようとしている。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、国内外から期待が高まっていたが、依然として人類は核の脅威にさらされている。非核三原則を「国是」といしながら、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、今こそ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。戦後80年、被爆者の高齢化が進み、平均年齢85歳を超え、直接証言が難しくなる中で「記録と継承」が急務となっている。国際情勢の不安定化・核兵器を巡る緊張が続く中、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となっている。被爆80年を迎えた昨年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。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ねばならない。そのためにも、引き続き平和フォーラムや「戦争をさせない1000人委員会」、「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。

### 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. 2026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16日（月）にJR各社一斉申し入れを行うこととし、その実現に向けた団体交渉に全力を傾注し、職場・地域からの取り組みを展開する。
4. 2026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97回メーデーを全国各地で成功させる。
7. 2026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 2025 年度夏季手当の支給に関する協定（2025 年 6 月 19 日）
- ② 労働協約（2025 年 9 月 30 日）
- ③ 2025 年度年末手当の支給に関する協定（2025 年 11 月 27 日）

### 2. ソフトバンク株式会社

- ① 労働協約（2025 年 9 月 30 日）
- ② 年末手当の支払いに関する協定（2025 年 11 月 27 日）