

## 26 春闘勝利！組織強化・拡大！平和と民主主義を守り、衆議院議員総選挙闘争勝利！ 高市政権の退陣を求め、JRの安全・安定輸送の確立をめざす特別決議

私たち国労は、ニューウェルシティ湯河原において第196回拡大中央委員会を開催し、組織強化・拡大をはじめとした2026年春闘勝利！JR各社とグループ・関連会社に働く労働者の大幅賃上げと労働条件の改善を求め、憲法改悪・原発再稼働・沖縄辺野古新基地建設・労働法制改悪反対など山積する諸課題を全力で闘い抜くため、当面する闘争方針を確立した。

昨年10月の第219回臨時国会において、石破内閣の総辞職により高市早苗氏が第104代内閣総理大臣に指名され、自公政権から新たに自維連立政権が発足した。しかし、連立政権が推し進める政策は、物価高に苦しむ国民生活の改善ではなく、医療費の削減をはじめとする社会保障改悪、議員定数削減やスパイ防止法の制定、防衛費の大幅増額、非核三原則の見直し議論など改憲と戦争準備に向けた極めて危険な動きである。

高市首相は、1月23日召集の第220回通常国会冒頭で衆議院を解散した。解散翌日から投票まで戦後最短の16日間という異例の冒頭解散は、台湾有事をめぐる首相答弁や首相補佐官による「核保有」発言、旧統一教会と自民党との密接な関係、そして裏金問題などの「政治とカネ」に対する国会での追及を避け、「内閣支持率の高いうちなら与党が勝利できる」との思惑による党利党略でしかないことは明らかである。

私たちは改憲策動の阻止と高市政権の退陣を求め、本日公示された第51回衆議院議員総選挙闘争を全力で闘い抜く決意である。

一方、26春闘をめぐる動向では、安倍政権から続く「官製春闘」を継承する高市首相が、昨年11月25日、経団連に対して「物価上昇に負けないベア」を要請した。しかし、厚生労働省が発表した毎月勤労統計調査では2025年1月以来11カ月連続のマイナスが続き、労働者の暮らしは相次ぐ物価高騰の中で疲弊している。その反面で財務省が昨年9月に発表した大企業の利益剰余金はいまや637兆円まで膨れ上がり、13年連続で過去最高額を更新し続け、貧困と格差は拡大するばかりである。

こうした情勢のもと、今次26春闘では、団体交渉を支える職場からの創意工夫した取り組みが求められている。そのためにも自らの生活・職場実態を捉え直しつつ、26春闘に臨んでいくことが重要になっている。とりわけ今次春闘では、全組合員をつないでいく「TUNAG」登録推進をはじめとした創意工夫した取り組みなど、全機関が一丸となった闘いを組織しなければならない。

JR発足から39年を迎えるなかで、JR各社およびグループ・関連会社を問わず、公共性すら無視した営利優先の合理化・効率化施策が推し進められ、安全・安定輸送の基盤ともいえる技術継承や教育も不十分なまま相次ぐ重大事故・事象が発生している。107人の尊い命が奪われ多数の負傷者を出した「福知山線脱線事故」や「羽越線脱線事故」から20年が経過しても今なお事故の教訓は活かされず、JR貨物では輪軸組立作業に伴う不適切な取り扱いに対して「事業改善命令」が発せられ、全国の鉄道事業者へと波及した。JR東日本では走行中の新幹線の分離事故やJR北海道では線路内作業のあり方に伴う「強化型保安監査体制」の適用を受けるなど、JR各社において安全・安定輸送の根幹が脅かされる事態となっている。

安全・安定輸送の確立は、そこで働く労働者の安全が確保されなければ確立できない。今こそ「安全総点検」「仕事総点検」運動の強化と、経営基盤の脆弱なJR北海道・四国・貨物会社への支援拡充策を一体のものとして取り組み、持続可能な総合交通体系の確立を求めていかなければならない。さらに、地域公共交通を守る立場からも、ローカル線など赤字路線の廃止、無人駅の拡大、列車のワンマン化や自動運転化などJR各社の施策の問題点や諸課題を改めて検証し、激甚化する大規模災害における「鉄道復旧のあり方」や老朽化していく「鉄道施設のインフラ整備」など、国や自治体からの財政支援や政策課題について利用者・沿線住民との連携を強めることが重要である。

本中央委員会において、私たちは各地方から「地域公共交通を守る全国統一行動」を積み上げ、「3・3国労中央総決起集会」へと集約しながら、国労春闘要求21,000円を勝ち取り、全ての闘いを組織強化・拡大へと結実させることを確認した。

国労は来る2月27日、結成から80年の節目を迎える。私たちはこれからの国労を担う次世代組合員の育成と運動の継承を何よりも最重要課題としながら、2026年春闘を職場・地域から全力で闘い抜くものである。

以上、決議する。