

国労本部電送No.141	発信日	発信	責任者	受領者
	2026年3月26日	企画部		

闘争指示第30号

2026年3月26日

貨物「2026年度新賃金回答」の妥結にあたって

- (1) 貨物会社は3月18日、「2026年度新賃金引き上げに関する申し入れ」（国労闘申第8号）に対し、定期昇給を実施すると共に2026年7月1日現在（昇給前）の基本給に定額「4100円」のベースアップを実施する。ーと回答した。回答を受け、席上本部は、①「官製春闘」と言われる今日、政府・財界から「賃金引き上げの勢いのさらなる定着」が要請され、社会的にも「物価高に見合う賃金上げの必要性」が求められる中で、国労要求から大きく乖離した今回の「低額ベア回答」は断じて認められない。②今回の回答は物価高騰が続き実質賃金が低下している下で、何としてでも生活改善を願う社員と家族の思いを踏みにじるもので、経営課題を理由に社員に責任転嫁したものでしかない。③持続可能な社会の実現に公共性の高い貨物鉄道輸送はなくてはならない存在であり、環境問題だけに留まらず人手不足をはじめとした2024年度以降想定されている課題に対して、貨物会社は重大な責任と役割を担っていかなくてはならない。そのために設備投資に膨大な資金投入を行うのであれば、会社経営の中心である社員に対して還元を行うことは当然であり、今回の回答は到底理解できるものではない。④安全輸送や会社の信頼回復に向けて劣悪な職場環境・労働条件の下、昼夜を問わず懸命に働く社員に必要な還元を行わない姿勢は、日々安全輸送を最前線で支える社員感情を逆撫でするものであり、止まらない若年退職など今後の人材を確保する上でも経営責任を果たしているとは到底思えない。⑤これまでも幾度となく指摘する、JR発足から続く構造矛盾を放置し続けてきたことが今日の貨物会社の健全経営を阻害する根本原因であり、放置し続ける会社姿勢を認める訳にはいかない。ーと強く抗議の意思を表明し、取り扱いについては「持ち帰り検討」とした。

本部は直ちに闘争指示第28号を発し、貨物会社の「低額ベア」回答に対して、3月25日まで抗議行動を展開してきた。

- (2) 2026年春闘は、2月16日の統一申し入れ以降、要求趣旨説明から4回の交渉を開催し、国労要求実現に向けて全力をあげてきた。5年連続となる有額回答が出され、その額は昨年を上回るものとなったが、JR内最低の賃金水準の現状や期末手当の低額回答が繰り返されている実態からも、国労要求からは大きく乖離し深刻な物価高騰の中で家計のやりくりが益々困難となり、将来不安を抱えながらも人間らしい生活改善を望む社員と家族の期待に応えたものとはなっていない。

趣旨説明では『実質賃金が4年連続で下がり続け、物価上昇に賃金のペースが追いついていない状況の中で、大企業は4年連続で最高益を更新し、株価は5万円を超え史上最高値を突破し、内部留保は581兆円と過去最大となり、自社株買いまで増加する一方で、労働分配率はわずか37.4%に留まっており、財界もベアの実施を基本とする考えを示すように、日本経済を持続的な成長軌道へ回復させるには賃上げでGDPの6

割弱である個人消費を活性化させることが重要であり、個人消費が伸びれば新たな設備投資を生み出し「経済の好循環」へ繋がるのが貨物会社経営にも好影響を与えることは間違いない』ことを主張してきた。

(3) 2026年春闘は、JR発足から39年が経過する中で、賃金アンケート結果に基づく社員の厳しい生活実態と要求の正当性、貨物会社の支払い能力、繰り返される経営課題を社員への責任転嫁で乗り切る実態などを明らかにする宣伝行動を展開し、貨物会社で働く社員の切実な要求の実現を目指した個人署名を取組み、各級機関における学習会の開催、現場長申し入れと宣伝行動に呼応した総対話行動の展開、「2026年春闘勝利！国労中央総決起集会」を全力で取り組んできた。しかし、継続する官製春闘の下、「昨年に続く賃上げの定着を」との呼び声さえ反故にした「企業主導型」の賃上げとなり、労働組合の賃金要求の基本から見ても問題を多く含むもので、社員と家族の切実な声に応えるものとはなっていない。定期昇給についても、新しい人事制度実施以降「評価による昇給」が実施されており、社員間の競争をあおり、格差を助長するなど制度の矛盾を今後の課題として捉え、労働条件改善、新しい人事制度の「公正・公平な制度の確立」に向けた取り組みを強化する必要がある。

(4) 今、春闘では、「春闘カベ新聞」10号や「春闘ビラ」3号を発行し、職場を基礎とした闘いを展開する下で、中央での交渉に結合した本社・支社・支店への要請行動等、要求前進に向けた行動が取組みられてきた。今、春闘での成果は、組合員一人一人の取り組みへの参加が実を結んだものであり、「社員の切実な要求の実現をめざす署名」では組合員数が減少する中においても1,000筆に迫る署名を集約し、JR発足から39年が経過する下で、構造矛盾の根底にある経営基盤の脆弱性や、国労が指摘続ける諸課題への放置を続ける貨物経営人の責任は重大であると指摘しなければならない。職場から全組合員が創意工夫した運動や総対話活動と交渉が結び付いた最大の成果として、今、春闘期間中に関西貨物協議会で2名の組織拡大が実現されるとともに、グループ会社では新たな交渉窓口設置にむけた前進が図られることとなった。この背景には組織強化・拡大が要求実現するため最も近道であり、グループ会社での組織拡大は、関連会社との間での団体交渉に道を開き、労働条件改善に向けた国労運動を広げるための重要な転機となりつつあり、繰り返し取り組んできた成果であると確信する。今、春闘で取り組んだ多くの成果や教訓は次の闘いへとつながるものであり、この間の国労運動の正当性に確信を持つものとなった。要求の前進のためには組織の強化・拡大が最重要であることを再確認し、今後も取り組みを一層強化していかなくてはならない。

本部は(3月25日)、2026年春闘における闘いの成果と課題を明らかにした上で、「2026年度新賃金回答」について妥結することとした。

要求獲得に向けた全国の職場からの奮闘、創意工夫した取り組みに改めて感謝しつつ、引き続き諸要求の前進に向けて奮闘する決意を表明し、妥結にあたっての本部見解とする。

以上