

国労第95回定期全国大会
と き：2026.7.27～28
と ころ：首都圏地方本部管内

2026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. 2027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. 国内外の情勢
2. JR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. 2026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. 2027年春闘の闘い
3. 年金等の改善に向けて
4. 組織の強化・拡大と権利確立をめざして
5. 調査・点検活動の強化に向けて
6. 共闘運動の前進をめざして
7. 平和と民主主義を守る闘い
8. 国際連帯活動の前進をめざして
9. 政治闘争の強化について
10. 政党と労働組合の関係について
11. 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
12. 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総力をあげることを確認した。さらに、2025年度においても最重要課題である組織強化・拡大を闘争指示のもと、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。今年1月27日に開催した第196回拡大中央委員会においても、2026年春闘に全力をあげ、JR及びグループ会社の賃金・労働条件の改善と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とビジネス需要の回復、イベント効果による国内需要の回復により好調な状況となっている。こうした状況をなし得たのは、現場の組合員が昼夜に関わらず従事し、安全・安定輸送を維持し公共交通の確保に奮闘してきた結果である。医療現場においても同様である。しかしながら、職場では少なからず、労働者が会社の将来性や経営方針に対する不安などから若年での離職が選択されている。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、残業の増加や年休が取得できないなど、多くの課題が出てきている。こうした問題を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。

高市首相は、自民党の党是である「憲法改正」に向け、自民党大会で「来年の党大会までに発議の目途をつける」と発言している。今年2月に投開票が行われた衆議院選挙では自民党が単独で310議席を超える結果となり、参議院では憲法改正の発議に必要な3分の2を超える状況にはないが、改憲阻止に向けた闘いに全力を上げる必要がある。

JR各社は、要員削減と効率化を進め、ワンマン化やGoA2.5における自動運転の拡大、駅の無人化やみどりの窓口の廃止、グループ会社への委託拡大などにより、人件費の削減とマルチタスク（多能工化）を際限なく進めている。業務の委託については、コストカットによる収益の拡大ではなく、適正な委託費を支払うことが求められている。こうした状況の中、全国で輸送障害が頻発し保守用車両の追突事故や入れ替え中の人身傷害事故や電気設備トラブルによる大規模輸送障害など安全が脅かされる事象が多く発生している。背景には行き過ぎた合理化や教育不足があると考えられる。この間、安全総点検を全力で取り組むことを確認してきた。福知山脱線事故から21年目となったが、事故の教訓や労働組合の役割などに学び、さら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、労働条件の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ている。また新規採用についても苦戦するなど、要員不足が顕著となっている。JR各社は退職後の再雇用制度の年齢引き上げなどの対策をとっているが、再雇用者をはじめとした賃金・労働条件の改善

も早急に取り組むべき課題である。

また公共交通を守る闘いとして、ローカル線については改正地域公共交通活性化再生法の施行により、JR西日本が再構築協議会の設置を要請し、芸備線の一部区間について「再構築協議会」が設置され現在まで6回の協議会と8回の幹事会が開催されている。そして再構築協議会が設置されていない路線においても、JRと地域との議論が始まっており、久留里線の一部区間について2027年4月1日付で鉄道事業を廃止とすることで合意している。また吾妻線など他の線区においても、今後の路線の在り方についてJRと自治体などで協議が行われている。また豪雨災害などで被災した線区についても、様々な議論が行われている。JR北海道は単独では路線維持困難な8線区について、上下分離を軸として協議を進めることを正式に発表した。沿線自治体だけではなく、国としての関り方が重要であるといえる。

国労は、鉄道ネットワークの維持と、他の交通モードであるバスやタクシーなどと連携した公共交通ネットワークの維持などについての運動を、エリア・地方などにおいても創意工夫した運動に取り組んでいる。自治体・地域・利用者との連携した取り組みと、公共交通を公共インフラとして認識してもらい、持続的な安定経営が図られるように、公的資金制度の拡充や恒久的な支援策などについての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付帯決議の内容を、利用者や地域の中で共有し生かす取り組みも必要である。

国労を取り巻く情勢は、厳しさをましていることは事実である。再雇用社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ないが、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かを全体で議論していく必要がある。全ての組合員の結集により運動の強化を図り克服するためにも、組合費収入を改善させていく必要がある。JR世代へ、すべての運動を引き継ぐことは困難であり、運動の集中と選択についての議論が必要であり、課題である。

この間、組織強化・拡大の取り組みを進めるため、組織拡大対策会議を設置し運動を進めてきた。年度内の具体的な目標を設置し、組織拡大を達成するために、職場運動を実践する人材の育成を行うなどの運動を意思統一してきた。その結果として、JR世代を中心に拡大を勝ち取ることができた。JR世代などを集めた学習交流会を本部として開催しているが、エリアにおいても同様に開催している報告もある一方、学習交流会の開催が困難となっている状況も報告されている。言うまでもなく、組織強化・拡大は国労全体の取り組みであり、全体で支えることが必要である。今後も動きを作ることを意識し運動を進め、拡大の芽を逃さず掘む取り組みが求められている。

全国の組合員との情報共有と速達性を図るために、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。また各機関での活用も拡がりを見せており、さらに情報、運動のリアルタイムな共有の重要性から共有化を図っていきたい。登録の推進には、日頃から、職場集会などの開催と意識した推進が必要であることから、職場オルグなどの活動が求められている。

労働組合の必要性について、引き続き広げていく必要があるが、そのためにはまず、組合員自らが自信と確信を持つことが必要であることから、継続的な学習会の

開催などを模索する必要がある。組合未加入者、他労組の労働者に国労への結集を呼び掛け続けることが重要となっている。現在、大幅な労働基準法の改正の議論が行われ、その中で労使コミュニケーション等の議論もあるが労働者の権利保護や労働組合の意義と役割について保護される議論でなくてはならない。今後の議論への注視と、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、世界各地で国連憲章に違反するような侵攻や紛争が頻発しているが、対話による即時停戦と平和的解決を進める必要がある。日本政府は唯一の被爆国として戦争の当事者である全ての国に対して、核の危険性と「核と人類は共存できない」ことを強く訴えるべきである。国鉄労働組合として、この間、被爆者対策協議会とともに慰霊祭の開催やフクシマ視察学習会などの活動を取り組んできたが、次世代へ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、全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て、組織の展望を確認し、運動の前進と、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. 国内外の情勢

(1) ロシアによるウクライナへの全面侵攻は開始から5年目に突入した。2025年末のトランプ政権発足以降、米国からの軍事支援が激減している。

米国はウクライナに対し、領土割譲を含む「28項目の和平案」を提示するなど、早期終戦に向けた圧力を強めている。ゼレンスキー大統領は、キリスト教の復活祭（イースター）に合わせた「エネルギー休戦」などを提案しており、米国の仲介による停戦交渉も水面下で続けられている。2月28日、米国とイスラエルは「イランの核兵器・弾道ミサイル開発の阻止」および「テロ政権の排除（レジームチェンジ）」を掲げ、大規模軍事作戦（エピック・フューリー作戦）を開始した。初期攻撃により、イランの最高指導者アリ・ハメネイ師や複数の政権幹部が殺害された。

イランは報復として、世界の原油輸送の要衝であるホルムズ海峡を事実上封鎖し、周辺の米軍基地（UAE、クウェート、イラクなど）やイスラエル国内へミサイル・ドローン攻撃を継続している。

4月に入り、トランプ大統領は「3週間以内の終戦」に言及する一方、同盟国に対し「自国の石油は自前で守れ」と負担を求める姿勢を見せている。

(2) 2026年初頭に激化した中東地域での軍事衝突がエネルギー価格を押し上げ、世界的なインフレ再燃と供給網の混乱を招いたことが大きく影響し、2026年の成長率は3.1%程度と予測されている。これは2026年初頭の予測（3.3%）から下方修正されており、歴史的な平均成長率を下回る水準になっている。

WTI原油先物は1バレル90ドルを超え、一部では100～120ドルへの高止まりが懸念されている。ホルムズ海峡の緊張により海上運賃や保険料が上昇し、欧州を中心にインフレ率が再び4%台へ加速するとの予測が出ている。国内では金小売価格が1gあたり1万7000円を突破し、エネルギー輸入コストの上昇が家計を圧迫している。

(3) アジア情勢は、中東の「イラン戦争」によるエネルギー危機と、中国指導部での異例の粛清劇、そして北朝鮮・台湾を巡る軍事的緊張が複雑に絡み合い、極めて不安定な局面を迎えている。

中国共産党指導部の最高幹部（政治局員）を対象とした大規模な粛清は、4月3日、習近平国家主席の側近と目されていた馬興瑞（中央政治局員・前新疆ウイグル自治区書記）が「重大な規律違反」で調査対象になったと発表された。過去半年で何衛東氏、張又俠氏に続く3人目の政治局員排除となり、これは文化大革命以来の異例の事態となっている。背景には、軍や宇宙開発部門の汚職、あるいは2027年の党大会に向けた権力基盤の再編があるとみられている。

(4) 日本政府はイラン戦争によるエネルギー供給の途絶とホルムズ海峡の封鎖に対し、経済・外交・安保の三方面から緊急の対応を進めている。原油の9割以上を依存する中東路線の寸断を受け、供給の安定化を最優先している。

高市早苗首相は世界に先駆けて単独での石油備蓄放出を決定し、3月16日から開始した。現在の備蓄について「254日分ある」と説明し、ガソリン価格を1リットル170円程度に抑えるため、予備費から約8,000億円を投入し、激変緩和措置を継続している。茂木外相は米国に対し、アラスカ産原油の倍増に向けた日本による投資を提案し、これはエネルギーの確保と、米国からの自衛隊派遣要求をかわす外交戦略の一環としている。

(5) 日本の外交と安全保障の対応は、唯一の同盟国である米国と、伝統的に友好関係にあるイランとの間で難しい舵取りを迫られている。茂木外相は国際海事機関（IMO）に対し、ホルムズ海峡での安全な海上回廊の設置を提案し、国際社会に協力を呼びかけている。また、イランの対抗閣僚と電話会談を行い、周辺国への攻撃停止や船舶の安全確保、邦人の保護を強く要請した。トランプ大統領からの艦船派遣要求に対しては、高市首相は「できないことはできないと伝える」と述べ、現時点での派遣には慎重な立場を維持している。

ホルムズ海峡に留まっている日本の船舶は、4月3日、商船三井のLNG船が、紛争開始後、日本関連船舶として初めて海峡を通過したが、依然として海峡内には多くの日本関連船舶が停泊しており、政府は情報収集と安全確保に注力している。

(6) 衆院を通過した本予算案は、参議院での審議が年度内に終わらなかったため、政府・与党は2026年度（令和8年度）本予算の3月中の成立を断念し、4月1日からの空白期間を避けるため、政府は3月30日に総額約5.8兆円の暫定予算を成立させた。憲法第60条の規定により、4月7日に過去最大の122兆円超となる予算が成立した。

巨額の防衛費を賄うための財源として、法人税や所得税の付加税（防衛増税）の開始時期が焦点となっている。高市首相は「まずは景気回復が優先」としつつも、中東情勢の長期化により、早期導入を求める財務省との調整が続いている。

(7) 予算審議と並行して、4月2日、高市首相の肝煎り政策である「国家情報会議」設置法案が衆院で審議入りした。中東情勢やサイバー攻撃への分析能力を高めることが狙いだが、野党からは「秘密保全が強化され、国民の知る権利やプライバシーが侵害される」との強い反発が出ており、今国会最大の対決法案となっている。

(8) 高市政権下では、「憲法改正」の議論は、中東でのイラン戦争勃発という有事を受け、かつてない緊迫感をもって進められている。高市首相は、イラン戦争による国際情勢の激変を理由に、憲法改正の早期実現を訴えている。

憲法9条に自衛隊を明記する案について、自民党内では「中東有事での邦人保護や船舶護衛の根拠を明確にすべき」との声が強まっている。大規模なエネルギー危機や供給網の遮断に対応するため、内閣の権限を一時的に強化する「緊急事態条項」の新設が、予算委員会でも大きな争点となり、2026年秋から2027年春にかけての国民投票実施を目指す動きがあるが、立憲民主党などの野党は「どさくさに紛れた改憲だ」と強く反発している。

(9) イラン戦争によるエネルギー危機を受けて、高市政権は「原発の最大限活用」を国家安全保障の最優先課題として推進している。

従来の「可能な限り低減する」という方針から、老朽原発の建て替え（リプレース）や、安全性に優れた次世代革新炉（小型モジュール炉：SMRなど）の建設を推進する方針を明確にした。GX（グリーントランスフォーメーション）脱炭素電源法に基づき、一定の停止期間を反映させることで、実質的に60年を超える運転を可能にする運用が本格化している。

ホルムズ海峡封鎖によるLNG（液化天然ガス）の供給途絶懸念に対し、政府は原子力規制委員会に対し、安全確保を前提としつつも、審査の迅速化と既設原発の早期再稼働を強く求めている。

2. JRを取り巻く情勢の特徴

分割民営化から40年近くが経過し、本州3社（東日本、東海、西日本）とJR九州は完全民営化を果たし、株式上場を通じて不動産や流通など経営の多角化を進め、「民間企業」として巨額の利益を上げる一方、JR北海道、JR四国、JR貨物は依然として慢性的な構造赤字から脱却できず、国からの支援を受け続けなければ安定的な利益確保も困難な構造矛盾に陥るなど、JR各社間でかつてない経営格差が広がっている。

東日本、東海、西日本、九州の4社は、安定した新幹線輸送に加え、都市部の不動産開発や商業施設で巨額の利益を上げている。特にJR東海は東海道新幹線という「ドル箱」を持ち、JR東日本は都心部の超高層ビルやエキナカで稼ぐなど、その収益の源泉は鉄道事業の効率化に加え、不動産・ホテル・流通といった関連事業など、駅周辺の商業開発に大きく依存している。

一方、生産年齢人口の減少から中長期的な旅客減を見据え、各社は、AIを活用した無人駅化、自動運転の急速化、ワンマン運転の拡大、駅窓口の削減、ネット予約専用きっぷへの誘導など、徹底した「合理化」を進めている。これらの施策は、高齢者や障がい者といったデジタル弱者の利用環境を著しく阻害しており、顧客サービスの低下を招いている。

インフラの老朽化の問題では高度経済成長期に整備された設備は、30年以上経過した車両とともに更新時期を迎えている。しかし、コロナ禍以降の慢性的な収益減少、資材高騰が、必要な投資を圧迫し、東日本など都市部では運賃改定や自動運転の推進で収益確保を図るが、地方JR（北海道、四国）では安全対策費を捻出すること

自体が困難となっている。

鉄道事業は現場の労働力に依存しているが、少子高齢化の中で、若年層の鉄道離れと団塊世代の退職により、運転士・車掌、保線技術者の確保が追いつかず、若手技術者の育成もままならない深刻な状況となっている。長時間労働、厳しい労働環境による若年層の離職は、技術継承の断絶を招き、効率化とコスト削減の波の中で、教育・訓練予算が削られ、安全の根幹となる保守点検の外部委託が進んでいる。人員削減を前提とした効率化は限界に達しており、東日本における、連続する重大インシデントにも現れているように、慢性的な人材不足が現場のオペレーション能力を低下させ、過去の教訓を無視した重大事故を引き起こす可能性が危惧される。

一方、JR北海道、JR四国、JR貨物は極めて深刻な現状にある。人口減少と過疎化、高速道路網の整備により、地方路線の利用者は激減し、経営安定基金が底をつきつつある中で、抜本的な改善策は見出せていない。北海道は営業距離の4割に当たる約900km区間が経営危機に瀕しており、2026年度も鉄道事業で579億円規模の赤字見通しとなっている。経営安定基金の運用益で赤字を補う構造は限界にきており、国や地方の負担による「上下分離方式」などの議論が進んでいる。

JR貨物は、環境負荷の低い物流手段として期待されているが、経営基盤は脆弱となっており、貨物専用線の維持費は高く、旅客会社からの線路使用料負担も経営に重くのしかかっている。2024年問題で需要は増えたものの、既存の輸送能力は限界に達しており、自然災害の影響に左右されやすく、代替輸送の確保をはじめ、国家的な物流インフラとしての「脆さ」も露呈している。

国はJR各社の経営状況の推移を見極めながら、適切な処分方法を検討しているが、分割民営化の破綻が明らかになるもとの、現状のままでは赤字路線の廃止がさらに加速することは必至である。完全民営化の看板を守るために、地域住民が移動の自由を奪われる事態は避けなければならない。国によるインフラ保有（上下分離方式）の本格的導入や、JR間での内部補助の仕組みを再構築するなど、民間任せの構造を修正する抜本的な議論が不可欠となっている。

JR各社の2026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13日に発表されたJR北海道の2025年度決算は、運賃改定効果や千歳線の利用増等により鉄道運輸収入は会社発足以来過去最高額となり、関連事業では、不動産、ホテル、飲食業などインバウンドを含めた観光需要の取り込みが奏功したことから、連結営業収益は1,656億円となり、対前年に対して95億円増加した。経営安定基金運用益が市場金利の上昇に伴い38億円減少したものの、国からの支援(367億円)により利益が底上げされことから、経常利益は41億円改善した△83億円となり親会社に帰属する当期純利益は30億円改善し、76億円の黒字となった。

【東日本会社】

4月30日に発表されたJR東日本の2025年度決算は、鉄道の利用やエキナカ店舗売上増など、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6.8%増の3兆846億円となった。また、これに伴って営業利益は前期比9.9%増の4,142億円、経常利益は前期比9.4%増の3,516億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比10.5%増の2,478億円となった。

【東海会社】

4月30日に発表されたJR東海の2025年度決算は、東海道新幹線の利用増、インバウンド需要、万博特需効果による運輸収入の増加に伴い営業収益は前期比9.5%増の2兆62億円、経常利益は前期比20.3%増の7,809億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比20.6%増の5,528億円となった。

【西日本会社】

4月30日に発表されたJR西日本の2025年度決算は、大阪・関西万博に伴う利用やインバウンド需要増等により、営業収益は前期比8.1%増の1兆8,458億円、経常利益は前期比10.9%増の1,836億円、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17.9%増の1,274億円となった。

【四国会社】

5月13日に発表されたJR四国の2025年度決算は、「鉄道事業における収益拡大施策の推進」「非鉄道事業における最大限の収益拡大」など重点項目を経営基盤強化に向け取り組み、M&A戦略に取り組む中で今年度より新たにグループ入りした3社を連結対象としたため、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も増加した結果、営業収益は対前年235億円増加の788億円、営業利益は対前年26億円改善し、△103億円、経常利益は対前年31億円増加し74億円、親会社株主に帰属する当期純利益は、対前年15億円改善し、48億円となった。

【九州会社】

5月11日に発表されたJR九州の2025年度決算は、運賃料金改定効果による鉄道旅客運輸収入の回復やホテル事業、分譲マンション販売などが好調に推移したことから、営業収益は前期比10.1%増の5,003億円、経常利益は前期比24.3%増の740億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比4.1%増の454億円となった。

【貨物会社】

5月15日に発表されたJR貨物の2025年度決算は、鉄道ロジスティクス事業の強化による輸送量の増加、不動産事業の収益増等により、営業収益は前期比3.4%増の2,076億円、経常利益は対前年9億円改善し24億円、親会社株主に帰属する当期純利益は対前年55億円減となり12億円となった。

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) J R各社は、民営化以降絶え間ない「経営効率化」を推進してきたが、近年はコロナ禍や人口減による需要減を背景に、ワンマン運転の拡大、駅の無人化、メンテナンス部門の集約と外部委託、老朽化した施設の更新遅延が加速している。ワンマン運転の急速な拡大は、異常時における乗務員負担を増大させ、ホームドア設置が追いつかない駅での安全確認、乗客トラブルへの一人対応など、万が一の際に乗客を保護する「最後の砦」である現場の余裕が失われている。また、駅の無人化は、バリアフリー対応の遅れや、視覚障害者ら移動弱者の安全な利用を脅かしており、公共交通としての責任を放棄していると言わざるを得ない。

J R各社はメンテナンス部門においても効率化を進め、直接雇用から外部委託や分社化へと切り替え、熟練技術の承継断絶や、安全に対する責任の所在を曖昧にする危険性を秘めている。鉄道の安全は毎日の地道な点検や、異常をいち早く検知する現場の経験によって支えられており、コスト削減のために「予防保全」から「事後保全」へと傾倒することは、重大な事故の芽を摘む機会を自ら放棄するものとなっている。

J R北海道とJ R四国は、経営環境が深刻化しており、国からの金融支援なしには維持できない状況となっており、J R北海道においては、慢性的な安全投資不足や不祥事が続き、効率化だけを追求した結果、現場の疲弊と安全性の低下を招いている。J R貨物もまた、トラックドライバー不足（2024年問題）で需要が増す中、災害による線路分断や老朽化で輸送網が脆弱であり、長期債務が増大する中で、経営の自立は見通せていない。「持続可能な地域交通」の名の下で、地域交通を維持する責任があるはずのJ Rが、自らその放棄を加速させ、廃線・バス転換が、自治体との強引な合意形成のもとに進められている。国は再構築の法定枠組みを設けたが、実質的にはJ R側が「黒字の都市部」と「赤字の地方」を分離し、責任を逃れる構造になっている。地域交通の利便性低下は、地方の衰退を加速させる要因であり、公共交通機関としての責任を放棄し、営利のみを追求する姿勢は、地域住民から強い不信を招いている。

(2) J R各社は「赤字」を理由に地方ローカル線の廃止・転換を次々と打ち出し、2023年10月に施行された改正地域公共交通活性化再生法により、鉄道事業者や自治体が国に再構築協議会の設置を要請できるようになった。しかし、この協議会は実質的に「鉄道を廃止してバスやBRTにするか、上下分離方式で自治体が巨額の維持費を負担するか」の二択を迫る場になりつつある。

JR各社のローカル線問題における最大の矛盾は、本州3社（東日本・東海・西日本）をはじめとするJRが、数百億から数千億円規模の連結経常利益を上げる黒字事業者であるという点であり、内部補助の考え方を放棄し、利用減少や被災を理由に、収支採算性だけで線区を切り捨てようとするならば、自治体からは「巨額の利益を上げながら、なぜ維持できないのか」という反発が起きるのも当然である。

近年、豪雨や地震などの災害が多発する中、JRは不採算路線の災害復旧を拒む理由として「災害リスク」を挙げているが、こうした姿勢は、被災地の住民を孤立させ、地域そのものを衰退させる「社会インフラの放棄」と言わざるを得ず、現在の再構築協議会は、JR各社が経営責任を全うせず、地方公共交通の責任を自治体に転嫁する仕組みとして機能している。

JR北海道は4月に留萌本線を廃止し、この8年間で赤字の5線区を廃止したほか、さらにJR北海道が単独で維持することが困難だという黄線区が8区間あり、JR北海道は、「上下分離方式」を軸に会社としての考え方を明らかにしており、今後沿線自治体や道、それに国も含めた協議を通じて費用負担のあり方をどのように構築していけるかが焦点となっている。

JR東日本では、慢性的な赤字と利用客の減少を背景に、ローカル線の廃止・バス転換（BRT化）を進めており、気仙沼線、大船渡線など、被災した路線を優先的にBRTへ転換し、久留里線（久留里―上総亀山間）が2027年4月1日付で廃止される予定となっており、今後さらなる路線の整理や、地域公共交通としてのバス・タクシーへの代替が進む見通しとなっている。

JR西日本では沿線人口の減少による激減を背景に経営改善が困難な路線が多く、廃線やバス転換を求めるJR西日本と存続を求める自治体間の対立が大きな課題となっている。三江線はバス転換後にさらに利用者が減少し、代替バス路線も赤字が続くなど、鉄道路線の代替としては厳しい状況となっており、2024年3月に国が「再構築協議会」を設置した岡山・広島県境の芸備線の一部区間については、3年以内を目安に、鉄道存続かバス転換かの方針を決定することとなっている。輸送密度が低い芸備線（東城～備後落合）、大糸線（南小谷～糸魚川）、姫新線、山陰本線の一部も今後の重点的な見直し対象となっている。

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、その後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、芸備線の中国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―私たちの提言―」や「並行在来線の維持・活性化にむけて―私たちの提言―」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。

(3) 昨年11月14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材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。
- ② JR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。
- ⑥ JR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3日には、26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) 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須であり、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。去年は福知山線列

車脱線事故と羽越本線列車脱線事故から 20 年の節目を迎えたものの、「安全第一」との教訓が生かしきれず、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、とりわけ東日本、北海道における重大インシデントは、政府から指導が行われる事態となっており、JRの安全輸送が問われる事態となっている。

2025 年に JR 北海道で発生した主な重大インシデントや安全関連の不祥事は以下の通りであり、安全管理の根幹に関わる事象が相次ぎ、運輸局から改善指示を受けることとなった。

1. 宗谷線 列車脱線事象 (2025 年 4 月)

- 発生日：2025 年 4 月 8 日
- 場所：宗谷線 天塩中川駅～問寒別駅間
- 内容：音威子府発稚内行き下り普通列車 (1 両編成・ワンマン) が走行中、激しい揺れを感じて緊急停止。後台車の 1 軸が右側に脱線していた。
- 状況：運転士見習が運転中、指導運転士が同乗。

2. 安全管理・ルール違反の多発 (2025 年)

- 砂川駅の不適切行動 (2024 年 11 月発生、2025 年公表)：函館線砂川駅構内において、保安体制 (見張り) をとらずに線路内に立ち入り、貨物列車から気笛吹鳴を受けた。
- 運輸局からの改善指示 (2025 年 3 月 31 日)：上記の砂川駅での事象を含め、安全管理体制に不備があるとして北海道運輸局から「鉄道の安全輸送の確保について (指示)」を受領し、改善計画を提出した。

3. その他、安全に関わる事象 (2025 年)

- 特急「宗谷」のエンジン破損・白煙 (2025 年 11 月 5 日)：JR 函館線幌向一上幌向間を走行中、エンジン内部が破損し床下から煙が上がった。乗客が避難する事態となり、その後列車は運休した。
- 作業員の置き忘れ・接触 (2025 年 6 月)：函館線野田尾駅で作業員が置き忘れた 6kg 以上の缶に特急「北斗 7 号」が接触した。

JR 北海道は 2025 年 5 月より「強化型保安監査」を実施し、安全管理体制の再建に取り組んでいる。

JR 東日本では、2025 年から 2026 年初頭にかけて、設備メンテナンス不足や作業ミスに起因する輸送トラブル (インシデント) が多発しており、国土交通省から原因究明を求められる事態となっている。

1. 設備関連の故障・トラブル

- 架線断線・停電：2026 年 1 月には山手線や京浜東北線、常磐線で、架線断線による停電が原因の長時間運転見合わせが発生。2 月にも宇都宮線で架線の摩耗放置によるトラブルが発生している。
- 駅設備・車両火災：2026 年 2 月には京葉線八丁堀駅でエスカレーターから出火し、一時運転を見合わせるトラブルが発生。

- 車両の不具合：2026年3月には中央線特急「かいじ」で、走行中にドア開閉装置のねじが外れ、ドアが開くという重大インシデントが発生した。
2. 新幹線・車両間のトラブル
- 列車分離事故：2025年3月、東北新幹線で走行中に車両間の連結器が外れる列車分離が発生。運輸安全委員会はこのことを「鉄道重大インシデント」に認定し調査を行っている。
 - 台車枠の亀裂：E721系などで台車枠に亀裂が見つかるなどの事例も報告されている。
3. ヒューマンエラー・作業ミス
- 運行トラブルの背景として、作業員による工事や保守作業時のミス（人災）が指摘されている。

これらの事態を受け、JR東日本は役員を処分し、設備修繕費の増額を行うなど再発防止に取り組んでいるが、運行トラブルは依然として大きな課題となっている。

国労は、JR各社に対して「労使事故防止委員会」（仮称）の設置を求めるとともに、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。

(1) 国土交通省が令和7年8月29日に公表した「鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和6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、令和6年度は597件、死傷者数は497件となっており、輸送障害の件数は、長期的に増加傾向にあり令和6年度は7402件となっている。JR・関連会社においても輸送障害や痛ましい労災死亡事故も相次いで発生していることから、JR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。

(2) JR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。

JR東海に続き、JR貨物、JR東日本においても65歳定年制が導入され、JR九州会社においては70歳以降の雇用制度も確立されてきている。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、JR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人間

らしい生活ができず、働かざるを得ない実態があり、ＪＲ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、ＪＲ各社での雇用条件改善を求めていく。

(3) 期末手当獲得の闘いは、当面の課題とともにエリア業務部長会議を通じて、各社が置かれた状況や職場実態等を踏まえ、全国単一組織としての要求月額や運動の前進に向け、議論を深めてきた。各社の経営体力等により会社間格差が拡大するなかで、昨年の大会で明らかとなった成果と課題を整理し、第196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」を確認し最大限の取り組みを行ってきた。

すでに、26春闘期に交渉・妥結整理した各社の結果は、ＪＲ東日本が2.9ヵ月（対前年0.1ヵ月増）、ＪＲ東海が3.10ヵ月（対前年0.05ヵ月増）、年間臨給のＪＲ西日本は夏季手当分2.73ヵ月＋特別加算0.04ヵ月・年末2.65ヵ月（対前年夏季分0.12ヵ月増）、ＪＲ九州は2.9ヵ月（対前年0.3ヵ月増）となった。一方、5月11日に要求書を提出したＪＲ北海道は　ヵ月（対前年　月増）、四国はヵ月（対前年　ヵ月増）、貨物会社は　ヵ月（対前年　ヵ月増）の回答があった。

今後取り組まれる2026年度年末手当について、ＪＲ各社は春闘において一定の改善が見られているが、相次ぐ物価高騰に伴う物件費の上昇や、緊迫する中東情勢のもとで、エネルギー価格上昇に伴う先行き不透明などを理由に期末手当の削減が強行される恐れもある。労働人口が減少し、離職者が相次ぐ下で、選択される企業を目指した労働条件の改善に向け、ＪＲ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。

(4) 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「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。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ＪＲ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ている。この間、運輸機構とＪＲ各社における「覚書」に基づきＪＲ各社は、「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を受けたことを踏まえて、東京地裁に運輸機構とＪＲ東日本に損害賠償を求めた裁判では、2024年3月12日に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日に和解が成立した。また、元大井工場支部組合員が再雇用退職後（65才）の2021年7月健康診断後の再検査で悪性中脾腫で余命2年と宣告され、右胸膜をはがす手術を行い、現在経過観察中であるが、2025

年5月1日東京地裁へ旧国鉄とJR東日本を被告とした損害賠償請求訴訟を行い、現在審議中である。

近年においても、アスベストを巡っては、JR東日本における解体車両部品の不適切処分における労安法違反で4度に渡る書類送検をはじめ、JR九州での鉄道車両部品のオークション販売問題など、健康に悪影響を及ぼしかねない事象を発生させている。職場のアスベスト実態の調査を求め、安全対策の徹底を図るための点検摘発活動を強化するとともに、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に鉄道退職者の会と連携し対応していく。

2. 2026年春闘の取り組み

- (1) 日本経済は世界的な不透明感の中においても「緩やかな回復」が続いているが、中東情勢の影響を注視する必要がある、燃料費の高騰や深刻な人手不足の状況にある。
- (2) 政府統計によると企業の利益剰余金（内部留保）は約637兆円と13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、個人消費が改善するまでには至っていない。また年収200万円以下のワーキングプアは、1,042万人となり、働く人5人に1人が該当する状況であ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、連合は賃上げ分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、非正規労働者については7%以上の賃上げをめざした。また国民春闘共闘委員会は「月額3万3,000円以上の賃上げ、時給1,700円以上」、26けんり春闘全国実行委員会は「誰でもどこでも、いますぐ時給1,500円以上、月額25万円以上の獲得」をめざすとした。
- (4) 国労は1月27日に第196回拡大中央委員会を開催し、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要求を統一要求とし、その実現をめざした。要求は2月16日に各社一斉に提出し、回答指定日は3月18日を基本とし、第一次回答ゾーン（3月16日～19日）及び第二次回答ゾーン（3月23日～31日）とした。3月18日の回答指定日に向け、3月4日に大衆行動として、政党要請や駅頭宣伝行動などの中央総行動及び「2026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、国労青年・女性中央行動や交運労協総決起集会にも参加をしてきた。その後、各機関では創意工夫した春闘行動を展開してきた。

(5) 連合が4月14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16,879円・5.32%で昨年同時期比136円減・0.29ポイント下回った。また中小組合(300人未満)の平均は13,394円・4.84%となった。

(6) JR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JR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2026年春闘を闘うにあたり、2025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、関連・グループの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、高市政権が進める憲法改悪・大軍拡路線・労働法制改悪・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めざす。第三にJR北海道や四国・貨物に顕在化している構造矛盾の解決、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法などによる鉄道政策について地域の公共交通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。

JRの構造矛盾の解決に向け、3月3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、中道改革連合、公明党の各政党へJR北海道・四国・貨物の構造矛盾に関わる課題と恒久的な支援策、ローカル線問題や頻発する輸送障害、現場の要員不足の課題などについて政党要請を展開した。同時に駅頭宣伝行動についても、昨年よりも規模を拡大し行ってきた。午後から開催した「2026年春闘勝利！国労総決起集会」では2026年春闘とあわせ、公共交通を守る全国統一行動について各機関からの行動報告と組織拡大や安全問題の取り組みについて提起し、リモート・ビデオメッセージでの決意表明と会場での決意表明で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・生活アンケート」調査結果やJR各社およびグループ会社の経営状況や賃金体系、委託費や受託費の状況、要員不足の状況、産別の賃金要求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7.0%相当額21,000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5.0ヵ月を基本とし前年実績を上回る要求とすることとし、第196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。

2026年度の新賃金交渉は、JR各社において運輸収入が大幅に改善され、過去最高益を更新したこと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、若年離職や新採採用の課題、職場における慢性的な要員不足、再雇用者の賃金・労働条件改善などについて、団体交渉とあわせた職場からの闘いにより、JR各社やグ

ループ会社においてベアを勝ち取ることができた。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うことにより、分会活動の活性化、さらには組織強化・拡大へとつなげることを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ことや職場における国労運動に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18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2号）を確認し、昨年10月11日に開催した「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22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規採用者対策、26春闘を通じた「組合員同士をつなぐ」取り組みや「労働組合の必要性」や「国労の存在意義」を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、国鉄世代組合員の大量退職時期を迎え、事実上、組織減少へ移行し、それに伴う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など機関運動の維持・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となっていることも否めない事実である。

それでも組織拡大を実現した職場や組織強化・拡大に奮闘している職場も少なくない。これらの機関では、職場オルグをはじめとした組合員との連携を強め、仲間とのつながりを大事にしながら「何か問題はないか」と声掛けを重ねることで、組合員はもとより他労組組合員や未加入者の抱える不安や悩みを掴み、その解決に導く献身的な努力を続けている。そうした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の実現に結び付いている。

本部は昨年11月14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1日の全国代表者会議では情報発信ツール「TUNAG」の登録促進に向けた意思統一も深めてきた。

すでに、2024年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の整備と今後の情報共有化と組織拡大を視野に入れた登録推進を進める中、12月20日には本部主催による初の「TUNAG取り扱い・活用学習会」を開催した。2月22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・拡大の具体的運動の展開」の第2ゾーンの取り組みについて意思統一を行い、「第19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たことが大きな要因となっている。加えて「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、コロナ禍を契機とした業績悪化を理由にJR各社・JRグループ・関連会社を問わず賃金抑制や各種手当の削減、要員削減や効率化施策は一層強められ、想像を超えるスピードで合理化が進行している。そこで働く社員の不平や不満、悩みは蔓延し、実質賃金が上がらない中、人材確保を目的とする初任給等の改善をいくら述べたところで、若手社員の離職問題は後を絶たない。

この現状を放置せず、各エリア・地方段階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に向け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」を広げる努力が強められている。

今年度はグループ・関連会社での組織拡大が続いているように、JR本体に残る組合員が少なくなってきたことも事実であるが、JR本体以上にグループ・関連会社では職場に渦巻く不平・不満が一層高まっている中で、そうした悩みを抱える仲間へ寄り添い、問題の解決に向けた動きを作ることで、次の組織拡大へと結び付けていることも事実であり、この間、国労に加入した仲間たちが次の新たな国労加入につなげるために力を貸してくれていることも見逃せない事実である。

このように国労が続けてきた運動が着実に実を結んでいることに、改めて組合員一人ひとりが自信と確信を持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次世代組合員が展望を持ち、率先できる組織とする事が、今後の課題ともいえる。

各機関による様々な努力や当該する次世代組合員の決意により、多くの機関で次世代組合員が役員を担う環境作りも進められている。

本部も次世代組合員への運動の継承に向け「フクシマ交流会」「オキナワ平和行

進」「全国組織強化・拡大経験交流集会」など「次世代組合員の育成」を意識した様々な取り組みを通じて青年部・女性部と連携を強めてきた。

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を確立するため、全機関が一丸となり組織強化・拡大の取り組みを強めなければならない。

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39年が経過し、組織を取り巻く情勢も大きく変化している。

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。国鉄世代が再雇用へと移行し、さらに再雇用満了を迎える中で、JR各社における再雇用制度の年齢延長もあるが厳しい組織現状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う中で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化の拡大や鉄道事業以外などの事業経営を拡大しているが、鉄道現場の労働者の安全構築が基礎となっていると認識を強く持つべきである。職場においては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、労働人口の減少の中で賃金・労働条件などで就職先として選択されない企業となるなど、新規採用者の獲得が厳しくなっている中、職場では顕著な要員不足と技術継承が課題として大きくなっている。こうした情勢の中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が基礎であり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2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・地方本部及び地区本部毎に確実に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る一方、「社友会」が組織されており、その比率が高くなっている。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うとともに、さらなる運動の強化を提起してきた。情報発信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、労働組合の必要性について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。

改正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開始され現在、実証試験も始まっているが、「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決めた上で、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JR東日本会社でも、久留里線の一部区間において鉄道の廃止が決定し、吾妻線などその他の路線において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北海道においても「単独で維持困難」とする8区間についてJR北海道から「上下分離方式」などの案が発表された。JR四国についても、発足当時より鉄道ネットワークの維持が厳しい状況となっていて、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。国が主体的に関わることが重要であると考えられる。

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・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4年以上経つが、戦闘は激しさを増している。その後もイスラエルによりパレスチナへの軍事侵攻、今年1月にはアメリカがベネズエラに軍事侵攻し大統領を拘束した、さらにアメリカとイスラエルはイランへ軍事侵攻するなど、世界各地で国連憲章に違反する事態が発生し、多くの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ことは、対話による解決を一日も早く実現することであり、平和憲法の理念に基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、高市政権は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、辺野古基地について民意を無視して強硬に進めている。他にも離島への自衛隊配備や、関東・九州へのト

マホーク配備、鹿児島県の馬毛島において基地建設が進められている。さらに武器輸出について、殺傷能力のある武器の輸出を可能とする「防衛装備移転三原則」へ改正を行った。高市政権の暴走を止め、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、内外ともに厳しく、課題も山積しているが国労結成 80 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) 2027 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、国政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 2027 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 J R 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ボイダブ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 グループ会社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 2027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「スパイ防止法」「共謀罪」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間もなく40年を迎えようとする中で、JR各社は「経営自立」という名目のもと、効率化と収益性を追求し、安定した収益を背景に不動産や流通事業などの関連事業で利益を上げる一方で経営基盤の弱いJR北海道、四国、貨物会社は、構造的な赤字を抱えることとなった。JR各社は「収益最大化」を優先し、不採算路線の廃止、減便、無人駅化の推進とともに、業務委託やグル

ープ会社へのアウトソーシング、人員削減など、コスト削減を強力に進める中で、安全への投資が相対的に低下し、現場では、技術承継が困難となり、安全意識の低下が危惧されている。相次ぐ運賃値上げは、通勤通学客の定期券値上げにつながり、利用客への負担を強いる一方で、繁忙期の増便やバリアフリー化など、利用者の利便性向上は進んでいない。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、復旧が進まない現状も深刻となっており、地方のローカル線で相次ぐ廃線・バス転換は、地域住民の足と生活基盤を奪い、過疎化を助長させている。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・関連会社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 JR 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件事例について、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 J R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) 「J R 30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 J R 二島・貨物会社の構造矛盾解消に向けて、「J R 二島・貨物の維持・活性化にむけて－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－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 J R 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資が行われただけに、改めて国民的議論を呼びかけることが重要であり、「J R 30 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 39 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、J R 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. 2027 年春闘の闘い

- (1) 2026 年春闘は、企業の収益は改善されたが、国際的な状況の影響の中、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 7,000 円、J R 東日本が 3,271 円、J R 東海が 10,500 円、J R 西日本が 10,000 円、J R 四国が 4,000 円+1 号棒上位の金額、J R 九州が 7,800 円、J R 貨物が 4,100 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) 2026 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。2027 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、労働者の立場に立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ことが重要である。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) 2027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、JR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。
- ③JR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JR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高市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. 年金等の改善に向けて

現在進められている「全世代型社会保障」は、世代間の支え合いを掲げながら、実際には医療・介護などの分野で重たい国民負担を強いる中身となっている。政府は2028年度まで1.1兆円の歳出削減を掲げ、医療・介護制度の見直しを進め、75才以上の医療費3割負担、要介護1・2の生活援助サービスの保険適用外、ケアプランの有料化等が挙げられる中、「病床11万床削減」やOTC（一般用医薬品）類似薬の保険適用外やジェネリック医薬品の保険対象外からの一部除外も進められており、憲法25条で謳っている「すべての人に健康で文化的な最低限の生活を保障」する責任を放棄している。

一方、年金を物価や賃金の伸びより低く抑える「マクロ経済スライド」を温存させた年金改革法案（国民年金改定法案）と自民・立憲民主・公明の3党による修正案が今年5月30日、衆議院本会議で自民・立憲民主・公明などの賛成多数で可決された。

年金改革法案は、「重要広範議案」にもかかわらず、予定より2カ月遅れて5月16日に国会に提出されたばかりであり、野党からは徹底審議を求める声が出ていたが、自民・立憲民主・公明は2029年の次回財政検証で厚生年金の積立金を活用した基礎年金の削減期間の短縮や給付水準の底上げを検討する修正案を提出し、可決された。

最大の問題は、物価が上がっても給付水準は引き上げない「マクロ経済スライド」による年金削減を今後10年間続けることと、給付水準は20年間で実質約1割削減され、給付水準も現在から実質15%下がることにある。

自民・立憲民主・公明の修正案も「マクロ経済スライド」を直ちに止めるものではなく、早期終了の措置を講じても給付水準は今後10年以上にわたって削減が継続され、実質10%引き下げられる。調整期間の長期化で、現在の受給者や就職氷河期の世代の一部は年金の実質価値が下がり続け、減らされる年金が若い世代に引き継がれる。

本法案が盛り込んだ遺族年金の給付削減や配偶者加給年金の引き下げは、生活を不安定化・困窮化させる一方で、2024年度の障害年金の不支給が前年度の2倍以上に急増し、約3万人になることが報道され、低収入の障がい者にとって死活問題になっている。

今後、無年金・低年金者の増加が懸念されているが、解決には最低保障年金制度の導入が不可欠となっている中で、国連社会規約委員会も「最低年金を公的年金制度に導入すること」をたびたび勧告しており、勧告に応え導入することが求められている。

4. 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9月18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2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取り組みの成果に他ならず、職場・分会や各級機関における地道ではあっても粘り強い運動や取り組みが

組織拡大に結び付いている。このことに学び、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年末から2022年まで続いた新型コロナウイルス感染症も沈静化し、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で、運輸収入の減少や少子高齢化の到来に伴い、JR各社とも要員削減やマルチタスク化、AI・DX推進等による効率化を含め様々な諸施策は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し、会社に将来展望を見出せないまま離職を選択していく社員も後を絶たない状況は続いている。

それだけに、職場に蔓延する不平・不満を丁寧に拾い上げ、現場長交渉や団体交渉をはじめ、あらゆる機会を活用した会社との話し合いにより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。

少子高齢化に伴い、国内企業の多くは「人手不足」となる中、JR各社においても「人材確保」は共通の課題となっている。新規採用者獲得の取り組みは入社式宣伝行動や帰省日での宣伝行動、配属以降の取り組みなどは強められている。しかし、一番身近な職場末端で組合員が減少していることも事実である。点在する組合員一人ひとりが組織拡大の意識を持ち続け、出向先を問わず自分のいる職場で隣の仲間と関わり続け仲間の本音を掴むことが重要になっている。

そこで掴んだ実態を各機関で共有し、「組織拡大に向けて何ができるのか」について議論を深める中から、組織拡大対象者へのオルグ等、具体的な行動へと結び付けていくことである。

これまでの組織拡大の教訓からも各エリア本部や地方本部をはじめとした全機関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の積極的な活用と「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を進める。同時に拡大対象者に「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「次世代組合員の育成」と「横のつながり」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「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 2027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。2027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、情報収集や啓発活動を行い、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 感染症拡大の防止・対策を求め、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「あんしんパレット しっかり充実医療」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 「総合共済」については引き続き、交運共済及び各級機関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対応していく。

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、組合員の定年退職後の「鉄道退職者の会」への賛助会員登録などを呼びかけるとともに日常的に連携を深めていく。

5. 調査・点検活動の強化に向けて

調査活動は、要求の実現・解決や運動の前進、国労組織の強化・拡大に向けて重要な取り組みとなっている。しかし、現職が減少しているもとで国労要求の実現は困難を伴っているが、粘り強い交渉や宣伝を行うことにより改善が図られることと、他労組・未加入者に要求の正当性や取り組みを知らせることが重要となっている。

本部が毎年春闘時に取り組んでいる「賃金・生活実態アンケート調査」では、簡素化されたことにより、つながりを生かし、組織拡大を視野に他労組・未加入者からの協力が得られているが、構成年齢から社会保障の改善を求める項目が結果として多くなっている。また、組合員・家族の生活状況を把握した中で、年末手当や春闘時の交渉の基礎となっているが、回収率を上げることも求められている。

一方、職場では多能工化やグループ会社・協力会社への委託が拡大し、「安全・安心して利用できる輸送体系の確立」や利用者へのサービス問題、再雇用者の定年延長に伴う労働条件改善に向けた取り組みも課題として明らかになっている。

今後も業務部・組織部と連携を強化し、「賃金・生活実態調査アンケート」を引き続き取り組むとともに、労働条件の改善、安全・安定輸送の確立に向け、引き続き調査・点検活動を強化する。

具体的には

- ① 「安全総点検」「職場総点検」運動等に取り組み、国労要求実現のため団体交

渉を強化し、組織強化・拡大を視野に職場活動の活性化を目指し、調査・点検活動を強化する。

- ② 「賃金・生活実態調査アンケート」は、2027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・サービス問題や地方交通線問題などの調査は、各エリア本部を含めて関係機関と連携して引き続き取り組む。
- ④ 労働条件改善を含めた調査活動は、エリア業務部長会議等の意見を踏まえ、中央執行委員会で決定し、実施する。

6. 共闘運動の前進をめざして

高市政権はウクライナやパレスチナ危機、中東情勢、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、防衛費の増大などの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6日～7日に13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いきながら、多くの仲間が参加できる新たな取り組みも模索し第14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迫及する運動、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。

7. 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年が経過した。しかしながら、2026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いまだ23,410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、高市政権は「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、2026年度予算案の防衛費関係は19年連続で増加、過去最高を更新し、9兆353億円となった。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、高市政権では武器輸出三原則が改定された。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、「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28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11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取り組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79年を迎えた5月3日、有明防災公園において「2026憲法大集会」が5万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ければならない。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、組合員一人あたり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。

8. 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150カ国・700組合の連盟であり、組合員1,970万人を組織している。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当て、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。またアメリカによるイラン攻撃により、ペルシャ湾では海員が危険にさらされる中、足止めされている。今後ともI T Fと共に国際連帯を強め、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向け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。

9. 政治闘争の強化について

現在、衆議院では「憲法改正」に前向きな自民党が憲法改正発議に必要な3分の2を超える勢力となっている。参議院においては、自民党は過半数割れとなっているが、改憲に前向きな政党もあることから改憲阻止の闘いを強める必要がある。

高市政権は、「国力を強くする」とした基本姿勢から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。こうした情勢において、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。

10. 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。

11. 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

を取り組む。

- (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む。
 - 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、協力団体が行う。

12. 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、勤労者のくらしを守り、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

自動車協議会

VII. 財政の確立

2026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. 2026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。