

## 国鉄労働組合・全国貨物協議会

### 第38回定期全国委員会開催



10月3日（火）、全国貨物協議会は新橋交通ビルにおいて、第38回定期全国委員会を開催しました。

コロナウイルス感染は「5類」に引き下げられたが、いまだ収束していない中で、エリア代表はじめ、委員の出席のもと二年間の闘いの総括、「賃金抑制反対」をはじめ、「安全・安心な職場環境の確立」、「安全輸送の確立」、「労働条件改善」、「組織強化・拡大」、「鉄道貨物政策の実現」、「平和と民主主義擁護の発展」など、全国の闘いを教訓に、向こう一年間の闘う方針を確立しました。

委員会は、工藤副議長の開会あいさつで始まり、委員会議長に関東の古賀委員を選出し、委員会次第に基づき議事進行をおこないました。委員会開催に当たり、因泥議長から全国貨物協議会を代表して挨拶を行いました。

また、国労本部から木村副委員長、辻執行委員が来賓として出席され、代表して木村副委員長から挨拶を受けました。続いて、2022年度経過報告、2023年度活動方針（案）を一括して提起し、13名の委員から発言を受け、活発な討論を行い、2023年度の活動方針を確立しました。

#### 因泥議長挨拶（要旨）

今年も異常な気候や、相次ぐ台風など自然災害の影響を受け、過去の自然災害からの復興から立ち直りもむなしく再び被災を余儀なくされた住民の苦悩は計り知れません。被災をされた、組合員、家族、ご親戚の皆さんに対し、貨物協議会を代表し、お見舞い申し上げます。

#### 第一の課題、政治をめぐる情勢

岸田政権が誕生して2年が経過します。「軍拡財源法」、「軍需産業支援法」、「原発推進5法」、「マイナンバー法改悪」、「入管法改悪」など、悪法が次々と強行されました。新しい資本主義を掲げ、国民への「聞く力」との公約をよそに、国民の政治不信を招き、内閣支持率の下落低迷となっています。

新自由主義政策からの転換、経済闘争、政治闘争の強化、喫緊に迫る地球環境問題、ジェンダー平等などをはじめとした、平和と民主主義、憲法を守る闘いに、国労の歴史と綱領を踏まえ、決起することを訴えます。

## 第二の課題、安全安定輸送の確保、労働条件改善の闘い

貨物会社をめぐる情勢は、「国鉄債務処理法」の改正による支援策が10年延長される下で、「中期経営計画2023」を踏まえた「JR貨物グループ長期ビジョン2030」を策定し、国鉄債務処理法の改正に伴う支援策を活かし、国との約束でもある完全民営化を目指すとしています。貨物会社は、経営課題を達成させるため、18年間もベアゼロ、低額な期末手当を繰り返すなど利益を最優先とする経営姿勢を強行してきました。この間の「ベア」、「賃金改善措置」は、地方・職場の闘いの成果ですが、その額は要求と大きく乖離しており、物価高騰で苦しむ社員の生活改善に程遠いものとなっています。また、率による回答は社員間に格差を生むものであり、格差是正、大幅な賃上げを求める闘いは重要となっています。

### 第三の課題、組織・強化拡大

要求実現に向けて、組織の強化拡大が喫緊の最重要課題であることは全体の共通した認識となっています。2023年春闘署名は、対話を中心とした取り組みから、昨年の1050筆を上回る1092筆を集約したことは、職場の不満は増大しており、国労の要求が他労組組合員の要求として、他労組組合員の受け皿となっていることにあります。今こそ国労が組織拡大に打って出る条件は整っており、一人一人が国労加入の呼びかけをどこまでやるかということが重要となっています。組織拡大は、最大の要求闘争であることを、再度全体で認識しながら、取り組みの強化を要請するものであります。

10月13日には、2023年度年末手当の支払いについて、「基準内賃金の3.0カ月分の支払い」を貨物会社に申し入れます。コロナ禍や自然災害の増加による計画との収入乖離や先行き不透明を理由に2023年度年末手当も厳しさを強調してくることは容易に想定され、改めて、協約の目的である第一条を改正してきた意義が問われることとなります。物価高騰が一層厳しさを増す中で、生活防衛に向け一歩も譲ることはできない重要な闘いとして、更なる職場からの奮闘が求められます。

今、定期委員会は、職場を基礎に労働条件の改善を図る中から、組織の強化拡大を確実に前進させ、これまでの闘いの到達点を踏まえた、更なる運動の構築を目指し、国労運動の強化は無論、貨物協議会の更なる前進に向けた委員会としなければなりません。そのためにも総団結、総決起を図る、建設的な討論を要請しまして、委員会開催に当たったの挨拶と致します。本日はよろしくお願いいたします。

### 【委員発言（要旨）】

#### 北海道札幌（千葉委員）

若年社員が退職している状況であり、再雇用者に頼らなければならぬ状況となっている。

#### 東北仙台（天野委員）

郡山車両所廃止により、郡山総鉄に統合されたが、40代の中堅社員が退職している。

#### 東北秋田（高橋委員）

慢性的な要員不足であり、新採者数を増やすなど大胆な採用が必要である。ロジの問題では、要員不足による超勤が生活給となっている。人事制度により格差が出ている中で差別を許さない国労らしさを出さなければならぬ。

#### 関東東京（松本委員）

パワハラの問題として、管理者の暴言など差別的嫌がらせが行われている。

#### 関東東京（木村委員）

人事制度について、評価の基準が不明である。C&Cの取り組みが超過勤務となることについて36条とのかかわりに問題があるのではないかと。組織人員が減少傾向にある中で、次世代を育成するためにも学習する場を作っていたいただきたい。

#### 関東東京（貫井委員）

組織拡大が求められている中で国労として仕事をしっかりして任されることが重要となっている。

#### 関東新潟（長谷川委員）

新採8名中1名退職2名休職となっている職場がある。

#### 関東高崎（寺嶋委員）

要員不足の中で特休買い上げが生じている。組織問題は、パンフ配布と対話に力を入れ取り組みたい。

#### 関東長野（井口委員）

貨物会社の要員不足であり、労働強化につながっている。ロジ会社では、多能化としており、要員不足の影響は大きい。

#### 東海静岡（芹沢委員）

コロナにより運動が低迷していたが、集会、学習会を開催していきたい。

#### 関西北陸（高橋委員）

新幹線開通によりローカル線地方交通が放り投げられており、国交省へ地域ローカルについて申し入れをお願いしたい。

#### 関西近畿（荻田委員）

近畿で2名が職場改善に向け取り組みている姿をみて国労加入した。組合員不在の職場含め職場オルグを行ってきたことが拡大につながっている。

#### 関西広島（長尾委員）

主幹車両所の集約、業務縮小が懸念されている。

