

## 国鉄労働組合・全国貨物協議会

### 第38回定期全国委員会議長集約(要旨)

安全・安定輸送の確立、構造矛盾の解決について

「安全・安定輸送」の根底にある、発足から抱える構造矛盾の解決は避けては通れない課題であります。今年の3月期決算によれば、国鉄から継承した長期債務は199億円と発足時から倍以上に確実に増え続け、経営を圧迫しています。老朽設備を引き継いだツケが、膨大な設備投資を必要とし、貨車、機関車の周期延伸や、要員削減と徹底した効率化、外注化の拡大などコスト削減施策が推し進められる最大の要因となっています。この間、JR体制の発足に伴う構造矛盾について、節目で政策提言を明らかにし、国に対する要請行動を繰り返し取り組んできています。貨物会社が抱える構造矛盾は、長期債務をはじめ、老朽設備や老朽車両を継承したツケが根底にあり、発足から続く膨大な設備投資が経営を圧迫し、社員犠牲へとすり替えられてきているわけです。

#### 「貨物輸送を支える支援策の動向」

一昨年、国鉄債務処理法の改正に伴う10年の支援策の延長、国鉄から継承した資産に対する承継特例も5年間延長されています。こうした支援策は、JR北海道、四国、そして貨物会社の経営を支える大きな支援であり、期限満期となる2030年度までの経営自立化が求められています。貨物調整金においても、北海道新幹線延伸に伴い経営分離され第三セクターは、貨物輸送ルート上にあり、経営を支える大きな課題だけでなく、貨物会社の経営を支えるために無くてはならない重要な制度となっています。

今後、安全・安定輸送を支える支援策の財源は貨物会社の全額負担も含めて検討することになっています。



#### 「政策的な課題」

分割民営化のスキームと整備新幹線建設のスキームの問題は貨物会社の経営に影響を及ぼす重大な課題です。

2030年北海道新幹線開業に伴う並行在来線の問題は、函館線の廃止や貨物専用線の維持費用負担など、様々な議論が巻き起こる中で、国交省を中心とした検討会議も立ち上がるなど予断を許さない現状であり、今後の動向を注視していかなくてはなりません。

本部は11月14日、中央省庁などへの要請行動を行います。全国鉄道網の維持活性化に向けた国の責任が問われ、地方交通線の維持、北海道貨物輸送ルートの確保、恒久的支援にむけた数々の「政策提言」は、貨物問題を通年闘争と位置づけ、毎年繰り返し取り組んで来た省庁要請、議員、政党要請など、まぎれもなくこの間の運動の到達点です。

#### 労働条件改善について

労働条件改善要求は、重点要求をはじめ、勤務、制度、手当等について交渉を重ねてきました。賃金に次ぐ重要な要求であり、職種ごとに要求が異なっていますが、それぞれの内容が切実な問題であることを踏まえ、改めて、要求を精査し取り組みを強化していかなければなりません。

#### 新しい人事制度について

新しい人事制度の課題は多岐にわたっています。特に、公平・公正な評価については「制度設計がR2を基本としており、普通に仕事をしていけば、誰もが昇級できる制度」が交渉の到達点です。しかし、実態は、以前よりも合格率が極端に厳しくなっています。小集団やヒヤリハットの提出など、本来業務以外での評価を意識した動向も顕著に表れています。

## 組織強化拡大について

組織強化拡大については、要求実現には最重要課題であることに間違いありません。現状、国鉄世代の退職時代を迎え、我々、運動を引き継ぐ世代は大きな過渡期中での闘いが求められます。

国労組合員がいなくなった職場では、要求が掴み取れず、職場環境の悪化や個人評価重視で分断も現れるなど深刻な状況です。今、職場の問題は職場で解決することが基本に要求を具体化していくことが大変重要となっています。

この一年間では関西で2名、関東で1名の国労加入がありました。国労への加入には、職場でのつながりを大事にし、粘り強く国労加入を呼びかけた成果だと確信しています。組織拡大は最大の要求闘争であり、全ての行動を組織拡大と結合した取り組みとし、国労加入を呼びかける運動を毎年闘争として、引き続き組織拡大に向け奮闘することとします。



## 協議会活動の強化について

全国貨物協議会として、本部、本社に関わる様々な情報の発信、交渉速報の発信、そして節目でのカベ新聞の発行など、要求の前進に向けた情報・宣伝活動を展開してきました。労働協約の取り扱いについては、経営協議会の開催数など交渉経過を反故にする取り扱いが行われています。

当面する課題として、10月13日に2023年度年末手当「3.0ヵ月」の要求申入れを行います。

年末手当獲得の闘いは、毎月の赤字を補填する生活給であり、異常な物価高騰からの生活防衛の闘いでありま



す。本部闘争指示をはじめ、本部・本社の交渉を押し上げる地方・職場からの取り組みなど、改めて、「協議会活動の強化について」、お互いに確認し、取り組みを強化していくこととします。今年、昨年を大きく上回る組合がストライキを決定して闘うなど、資本から独立した闘う労働運動の新しい前進の流れが作られています。

8月31日、そごう・西武労働組合が、雇用維持、事業継続の確証がないままの株式売却に抗議し、西武池袋本店で決行したストライキは立場の違いを超えた幅広い労働組合、様々な団体、多くの国民・消費者の支援や連帯のなかで支持の輪が広がっています。

今日の国民生活の深刻な打撃は、自民党政治の下で、30年の長期にわたり、経済が停滞している所に、物価高騰が襲い掛かっているからであります。繰り返されてきた消費税増税は、国民の暮らしを苦しめ、日本経済を衰退させる元凶の一つとなり、雇用破壊の政治が非正規雇用を大量に生む一方で、大企業の内部留保は510兆円にも膨らんでいます。

消費増税はもとより、労働法制の規制強化、財界の利益優先の新自由主義からの脱却を目指した政治闘争についても全力で奮闘しなければなりません。

私たちは、世代交代のなかにお

いても、運動の質を維持しつつ、国労綱領に基づいた、闘う国労運動を守るために、これからも支えあい、運動を展開していきます。地方においても、それぞれが、組織と運動とともに責任を持ち、知識を積極的に身に付け、ともに成長しましょう。

第38回定期全国委員会で委員の発言を含め、提起をした活動方針のもと、向こう一年間、全ての組合員とともに全力で奮闘することを全体で確認し、全国貨物協議会はその先頭で任に当たることが決意しまして集約と致します。



## 2023 年度全国貨物協議会役員体制

役員	氏名	職場
議長	因泥 一	黒磯機関区
副議長	眞田 敏幸	新鶴見機関区
副議長	鈴木 郁夫	大宮車両所
副議長	工藤 隆志	吹田機関区
事務長	橋本 翼	大宮車両所
事務次長	森岡 英夫	梶ヶ谷 (夕)



つくり職場に労働運動を！ひろげよう闘いを！職場に地域に全国に！