

国鉄労働組合・全国貨物協議会

第39回定期全国委員会開催

一〇月四日(金)、全国貨物協議会は新橋交通ビルにおいて、第三九回定期委員会を開催しました。

今委員会には、委員をはじめエリア代表・来賓・傍聴者の出席の下、一年間の闘いの総括と職場における労働条件改善をはじめ、「人事・賃金制度の公平な運用」「安全・安心な職場環境の確立」「安全輸送の確立」「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、全国の闘いを教訓とし、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による開会あいさつに始まり、議長には関西エリア選出、熊野委員を選出し、委員会次第に基づき議事進行を行いました。

定期委員会開催にあたり、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、国労本部からは、木村副委員長、鈴木組織部長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。

二〇二三年度経過報告及び二〇二四年度運動方針(案)を一括して提起し、一名の委員から発言を受け、活発な討論を行い、二〇二四年度の活動方針を確立しました。

因泥議長挨拶(要旨)

年初に発生した能登半島地震以降、八月の日向灘地震では、気象庁が初めて南海トラフ地震臨時情報を発表し、国民生活に緊張が走りました。能登半島地震の被災地では、未だに復興がままならいで追い打ちをかけるように記録的な豪雨が襲い、多くの被害をもたらしました。被災された方々に対し、全国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

今日の国民生活の疲弊は、三〇年にわたる自民党政治の下で繰り返された失政により経済が停滞し、そこに追い打ちをかけるような形で物価高騰が襲い掛かっていることが何よりの原因です。

新たに第一〇二代内閣総理大臣に就任した石破茂氏は、就任後の所信表明演説で岸田政権の三年間を「幅広い分野で具体的な成果が実った」と持ち上げた上で、財界優先と米国言いなりで行き詰まった政治を全面継承することを宣言しました。財界が至上命題とする利益優先の新自由主義からの転換を目指し、政治闘争や経済闘争の強化、地球環境問題、ジェンダー平等をはじめ、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

JR体制三十七年が経過した中で、国鉄債務処理法の改正に基づくJR北海道、四国、貨物への新たな支援策、激変緩和措置として設けられた承継特例は、各社の置かれた状況を踏まえ、二〇三〇年度まで支援を継続拡充されることとなりました。貨物会社は物流の二〇二四年問題を受け、政府から鉄道へのモーダルシフトの推進が提言されるなど追い風を受け、二〇二四年度の事業計画ではコンテナ収入一七八億円、積載率七二%の数値目標を設定し、鉄道事業黒字化の足がかりを掴もうとしています。

こうした中、七月二四日に山陽線新山口駅構内で脱線事故が発生しました。原因究明に向けた社内調査が行われた過程で基準値超過やデータ改ざんが行われていることが発覚しました。対象車は六三二両に及び、緊急点検に伴い全貨物列車を停止させ全国の物流に甚大な被害を及ぼしました。

鉄道会社として最優先するべきものは、何よりも安全であることは言うまでもありませんが、組織に浸透する問題として、不正を行ってきた根本の原因を個人の責任とすることなく、企業としての責任を明確にさせていかななくてはなりません。

貨物会社は、経営課題を前面に、18年間にも及びベアを見送り、期末手当は経営課題や計画未達成を理由にその都度、都合の良い物差しで過去の実績を持ち出しては低額の支給を繰り返すなど、会社利益を最優先する姿勢を鮮明にしています。今年度春闘では平均1800円のベアを回答しました。これは官製春闘と批判される中においても全国の仲間が地方職場で粘り強く闘った成果であります。しかしその額は物価高騰で苦しむ社員と家族の生活改善には程遠いもので大幅な賃上げを求める闘いは重要なものとなっております。

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認識であります。組織減少に伴い、今後の組織の推移や担い手の育成など課題は山積しています。一方で今年も取り組んだ春闘署名の取り組みでは、職場での闘いの中から一〇八六筆を集約することができました。これまでの取り組みの中からも明らかのように職場の不満は増大しており、我々一人ひとりの決意次第で展望は開けます。

一〇月一七日には、二〇二四年度年末手当の支払いについて「基準内賃金の三・〇か月分」の支払いを貨物会社に申し入れます。世界情勢の変化や経済政策に端を発した物価高騰、度重なる自然災害による輸送量の低下、輪軸一斉点検による運休の影響など、様々な理由を持ち出しては厳しさを強調してくることは容易に想定されます。日々の生活が一層厳しさを増す中での取り組みとなりますが、一歩も譲ることのない重要な課題として、さらなる職場からの奮闘が求められています。

今、定期委員会は、職場を基礎に要求の掘り起こしを行い、労働条件の改善を図りながら、組織の強化は無論、貨物協議会のさら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、総団結を図り建設的な討論を要請しまして、委員会開催の挨拶といたします。

【委員発言（要旨）】

・関西広島（長尾委員）

輪軸不正問題は、なぜ、独断で作業を行い班長や助役に相談や報告をしなかったのか。国鉄時代は規定値をオーバーした大歯車や車軸は新品に交換していた。

・北海道札幌（佐々木委員）

輪西では基準数値の超過が判明。JIS工業規格で定められた参考数値だが、検査記録に圧入データの記入欄がなかった。作業に関する技術的知識や危機感がな

・東北仙台（木元委員）

来年三月で全員シニアになる。同じ貨物会社の中、会社都合で継続雇用、契約満了となるのはおかしい。

・関東東京（北岡委員）

輪軸不正や異常気象を受けて年末手当は大丈夫なのかという声が出ている。社員の声を会社にぶつけて賃上げを勝ち取らなければならぬ。

・関西近畿（萩田委員）

新しい人事制度の導入から五年。まじめに働く社員の評価がきちんとできているのか不満と疑問の声が出ている。

・関東東京（松本委員）

女性社員に対する職場設備の設置が遅れている。女性が安心して働くことができる職場環境の整備が重要である。

・関東高崎（寺嶋委員）

JR東日本が発表した不採算路線に上越線が含まれている。貨物輸送の動脈であり、地方路線を守る取り組みが重要となっている。

・東海静岡（芹澤委員）

春闘署名で組合員数を上回る協力を受けた。今の会社の考え方は、見習でも要員は満たされているとしているのはおかしい、病气やケガ、介護を考慮していない。

・関東千葉（斎藤委員）

千葉機関区の将来展望について交渉した。三〇年以上新採を配属せず、本社権限事項として逃がっている。次期改正で要員不足になることは明らかなので、技術継承の点からも早急に改善を。

・関東長野（堀内委員）

秋期に落ち葉が原因で空転が発生し、旅客列車にも影響が出ているので空転対策の申し入れを現場長に行ってきた。

・関東東京（大石委員）

シニアの運転士は静岡まで行くことなく、地回り作業となっている。心身に負担がかからない乗務となるよう、乗務線区の拡大につながることを無いように会社に求めていく。