

国鉄労働組合・全国貨物協議会 第39回定期全国委員会議長集約（要旨）

安全輸送の確立、構造矛盾の解決について

「安全・安定輸送」の根底に、発足から抱える構造矛盾、増え続ける長期債務や借入金など課題が山積しており、膨大な設備投資へと借金が増えるのしかかっています。車両検査周期の延伸や要員削減と効率化、外注化の拡大などが強力に押し進められています。この間、JR会社体制の発足に伴う構造矛盾や安全対策について、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ました。貨物会社が抱える構造矛盾は長期債務をはじめ、老朽設備や車両を継承したツケが後の膨大な設備投資により、経営を圧迫する大きな要因であったことが問題の本質であります。

七月二四日に新山口駅構内で発生した機関車の脱線事故では、事故後の社内調査が行われる過程で、三職場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。不正の対象車両は六三一両にも及び、緊急点検に伴い全貨物列車を停止させたことで物流に甚大な影響を及ぼしました。鉄道輸送を生業とする貨物会社は、安全の確保を最優先の使命として業務を遂行することが求められており、組織に浸透する根深い問題として、不正がまかり通ってきた根本原因を個人の責任とすることなく、貨物会社の責任を明確にさせていかなければなりません。二度と同種の事象を繰り返さないためにも緊急の申し入れを行い、現場管理者の指示に基づいた作業実態を明らかにしながら原因究明を図っていきます。

安輸送を支える支援策の動向について

2024年度、国鉄債務処理法の改正に伴う10年の支援策の延長では、国鉄から継承した資産に対する承継特例も昨年度から五年間延長されています。貨物会社の中期経営計画2026の期間内において193億円の支援も行われることとなりました。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ます。支援終了期限である2030年度までの経営自立化が求められています。同時に貨物調整金も北海道新幹線延伸に伴い経営分離され、第三セクターとなった道南いさりび鉄道は貨物輸送ルート上にあり、経営を支える大きな力だけではなく、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であります。今回の国鉄債務処理法の改正により10年間の財政確保はされたものの、その後の

財源は貨物会社の全額負担を含めて検討することになっていきます。

政策的な課題について

分割民営化のスキームと整備新幹線建設のスキーム問題は貨物会社の経営に影響を及ぼす重大な課題です。北海道新幹線建設に伴う並行在来線問題では四者会議が設定され、存続の方針は示されたものの、並行在来線が貨物専用線として存続・維持された例は過去に例がなく、新たに立ち上げる有識者検討会では、線路や施設の管理にかかる費用負担の在り方などを議論し、実現の方向性を探ることとなっています。

本部は一月一五日、今年も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、恒久的な支援に向けた数々の政策提言はもとより貨物問題を通年闘争と位置づけ、毎年行ってきた中央行動における省庁要請、議員、政党要請などは、まぎれもなくこの間の運動の到達点です。節目の行動を中心的に担ってきた全国貨物協議会としても年末手当の闘いの最中ですが、取り組みを強化していくこととします。

労働条件改善について

新しい人事制度の導入以降、労働条件部分の協定締結状況を踏まえ、労働条件改善要求について二つの申として、重点要求をはじめ、勤務、制度、手当等について春闘時に新賃金要求と並行して提出し交渉を行ってきました。賃金に次ぐ重要な要求であるのと同時に職種ごとに要求が異なっており、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ながら春闘と結合した取り組みを強化していくこととします。

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おり、公平・公正な評価について「制度設計がR2等級を基本とし、普通に仕事をしていたら誰でも昇給できる制度」が交渉の到達点ですが、この間の実態を見ると合格率が極端に低くなっています。小集団活動やヒヤリハット報告など、本来業務以外での評価を意識した若手社員の動向が顕著に表れています。引き続き評価結果、とりわけ試験結果について各支社や職場で検証を行い、改めて「公平・公正な制度の確立」に向けて取り組みを強化していくこととします。

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の近道であり、今後の運動を左右する大変重要な課題であります。国鉄世代の退職時代に直面する私たちは、運動を引き継ぐ世代として大きな過渡期の中での闘いが求められています。

国労組合員がいなくなつた職場では、要求が吸い上げられず無権利状態となり、個人評価を重視することで社員間の分断が現れるなど、由々しき事態となっております。

JR世代の後継者育成はもとより、職場の様々な問題を議論し要求を具現化する分会活動が大変重要となっております。

昨年の定期委員会以降、関西で二名の国労加入がありました。仲間の加入には職場でのつながりを大事に粘り強く職場での取り組みに国労加入を呼びかけた成果であると確信しています。組織拡大は最大の要求闘争であり、あらゆる取り組みを組織拡大に繋げる通年闘争として引き続き取り組んでいくこととします。

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発信、交渉の都度に交渉速報の発信、節目ではカベ新聞の発行など、要求前進に向けた情宣活動を展開してきました。当面の課題として10月17日に年度末手当「3.0カ月」の要求申入れを行います。

年末手当満額獲得の闘いは毎月の赤字を補てんする生活給であり、度重なる物価高騰からの生活防衛の闘いでもあります。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。

日本国憲法の下で制定された労働基準法で一日八時間労働と定められてから七年が経過しました。経済力、技術力も飛躍的に伸びた一方で労働時間の原則はそのままとなっております。三六協定や変形労働制、残業代ゼロ制度など、長時間労働を容認拡大する法律が強行成立されました。

政府・財界は労働者から時間を奪う仕組みを「多様な働き方」「柔軟な働き方」を口実に使っていますが、企業にとって使い勝手の良い働き方ではなく、労働者の働き方の自己決定権と生活を保障するものでなくてはなりません。

今日の国民生活への深刻な打撃は、自民党政治の下で三〇年の長期にわたり経済が停滞しているところに、追い打ちをかけるように物価高騰が襲い掛かっているからであります。

この間、繰り返されてきた消費税増税は国民生活を苦しめ、日本経済を衰退させる元凶の一つでもあり、雇用破壊の政治が非正規雇用を大量に生み格差が拡大する一方で、大企業の内部留保は五三〇兆円にも膨れ上がっています。

消費税減税はもとより、労働法制の規制強化、利益を優先する財界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中においても運動の質を維持し、国労綱領に基づいた闘う労働運動を守るため、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、ともに励まし合いながら成長しましょう。

第三九回定期全国委員会委員の発言を含め、提起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ります。



2024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)



今年度の機関紙表彰は、「大阪貨物分会ニュース」の発行を行った国労大阪貨物分会に因泥議長より優秀賞が贈られました。



おめでとうございます！



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！