

国鉄労働組合・全国貨物協議会

第40回定期全国委員会開催

10月3日(金)、全国貨物協議会は新橋交通ビルにおいて、第40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、エリア代表委員・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、全国の闘いを教訓にとし、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、萩田委員を選出し、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挨拶を行い、国労本部からは、佐藤副委員長、鈴木組織部長が来賓として出席され、代表して佐藤副委員長から挨拶を受けました。

2024年度経過報告及び、2025年度運動方針(案)を一括提起し、委員12名からの発言を受け、活発な討論を行い、2025年度の活動方針を確立しました。

因泥議長挨拶(要旨)

地球温暖化の影響から、世界各国ともに自然災害の脅威はより鮮明になり、日本においても例外なく激甚化が深刻な問題となるなど、夏の猛暑や豪雨災害が国民の命を危険にさらし、農業や



産業にも深刻な影響を与えています。年を追うごとにその被害は増加傾向にあります。国の責任において災害復旧を急ぐとともに、安心して暮らし希望が持てる支援策を直ちに示すことが求められています。

第一の課題、政治をめぐる情勢

失われた30年の下で経済が停滞し、社会保障の切り捨てや雇用の劣化、歴史的とも言える物価高騰に対する無為無策など、自公政治への批判が高まる中、昨年の衆院選に続き参院選でも国民から厳しい審判が下されました。自公が衆参で過半数割れとなり、少数与党に転落し石破首相が退陣することになりました。その後も物価高騰に苦しむ国民の現状を顧みず、総裁選を実施し政権のたらい回しでの延命を画策しています。一方、自民の補完勢力の台頭により、反動勢力が形成される危険をはらんでいます。深刻な逆行をもたらす危険と正面から対決し、暮らし・平和・民主主義を発展させる新しい国民的・民主的の輪を広げ、差別や分断を許さない社会の構築に向けて立場を超えた連帯と共闘の強化が重要となっています。

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38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、四国及び貨物会社への新たな支援策や激変緩和措置として設けられた承継特例は、新型コロナウイルスによる影響など各社の置かれた状況を踏まえ、2030年度まで支援を継続・拡充されることとなりました。貨物会社では、新たに計画された中期経営計画2026の期間内に輸送力増強の為の設備投資支援として、193億円の無利子融資が行われることとなっており、地球温暖化への対策として環境特性に優れた貨物鉄道輸送への関心が高まり、「物流の2024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、貨物会社への追い風を受け、2025年度事業計画では、コンテナ輸入1240億円、積載率76.5%の数値目標を設定し、総合物流企業グループへの進化と、不動産事業の展開を新たなステージへ進めるとしています。

貨物会社は、経営課題を達成させるため、期末手当は経営課題、計画未達成を理由として過去の実績を持ち出しながら、低額な支給を繰り返すなど、会社利益を最優先とする経営姿勢を強行しています。今年度の「ベア2000円」は、地方・職場からの粘り強い闘いの成果であり、大いに確信としなければなりません。しかし、同時にその額は要求とは大きく乖離するものであり、相次ぐ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おります。2019年4月からスタートした新しい人事制度は、評価基準の曖昧さや、評価者の資質により結果が左右さ



れ、評価の公平性や必要性も系統ごとの評価基準や基準額に到達した社員の評価の在り方など、矛盾が拡大し、社員の不満が高まっています。今年に入り段階的な移行を伴う65歳定年制が導入されましたが、基準額到達後の1割昇給、55歳で基本給の減額を受けている社員の実態、60歳以降の勤務の在り方など、克服すべき問題が多岐にわたり、課題の改善と「シニア制度」の抜本的な見直しが必要となっています。

第三の課題、組織・強化拡大

要求実現に向け、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おり、本部では、組織強化拡大に向けた具体的運動の展開について闘争指示第2号を発し、次期全国大会までに、エリア地方本部ごとに確実に1名の拡大、全国で50名の拡大を目標に掲げています。今年も取り組んだ春闘署名の取り組みでは、組織が減少する中においても、職場からの粘り強い闘いにより、952筆を集約したことは、私達にとっても、全国の職場組合員の奮闘に励まされるものとなりました。これまでの取り組みの中からも明らかなように、職場の不満は拡大する一方で、評価制度における社員間の分断も現れてきています。労働組合に期待できず、職場で諦めが横行する中で、組合不要論も若手社員の中に広まりつつあります。国労の役割と、労働組合の重要性、他労組の仲間の不満を真摯に受け止め、要求の獲得に向け奮闘する姿勢の中から信頼関係を築き上げ、国労が組織拡大に打って出ることが大切です。昨年の定期大会以降、関西、東海において、3名の仲間が国労加入を果たしました。とりわけ、ロジ会社での組織拡大は今後、グループ会社の労働条件改善に向けた交渉窓口確保につながるものであり、国労運動をさらに広げる為、積極的な呼びかけを継続する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、引き続き取り組みの強化を要請するものです。

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、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）

輪軸不正後に広島車両所として9月6日を「改ざん防止の日」と設定した。原爆で被爆した車両所建屋の鉄骨保存に向け、本部・本社に要請を。

関東東京（小関委員）

時間の無い中で時間のかかる組織拡



大に取り組むことはとても根気のいることだが、運動の基盤は職場であり、分会活動であることから、運動を継承するために若手の育成に取り組む。

東海静岡（工藤委員）

7月に拡大した山田さんに対する全国からの激励に感謝する。日頃からの交流が拡大に結び付いたので、次の拡大に向

けて全力で取り組む。

北海道輪西（千葉委員）

複数の若手が「組合費が高い」という理由で貨物労組を脱退した。その後配属された若手は「様子を見る」と言い、現在も未加入を貫いている。

関東東京（大石委員）

シニアになってから疲労の蓄積から体調不良を訴える乗務員が多くなった。事象対策の掲示や指示が多過ぎて負担になっている。

東北郡山（天野委員）

組合員からアスベストの健康管理手帳取得の相談を受けた。同じ敷地で作業した東日本社員は同僚証明と手帳が取得できた。貨物会社として手帳取得に向け手順を示してほしい。

関東長野（宮本委員）

他労組への署名の取り組みは、意識をもって協力的に書いてくれる人がいる一方、構えてしまう人が出てしまう。仕方ないと思わず会社・職場を変えるものとして取り組みたい。

関東新潟（長谷川委員）

貨車検査の一部直営化に伴い、技術指導としてロジ会社から貨物会社への逆出向が発生。出向者に対する就業規則と福利厚生について会社が把握していないため、分会で会社に対し説明を求めている。

関東大宮（松本委員）

主任への昇職試験を職場で10人受験したが、1人しか合格しなかった。若年社員を中心に「受けてもムダ」という雰囲気になっており、モチベーションの低下につながっている。



関西北陸（熊野委員）

組合員の高齢化と各地に点在することで全員が集まるのが難しくなってきた。春闘などでは旅客の仲間と客貨一体で行動している。退職を迎えるまで国労魂を持って頑張りたい。

関東千葉（越川委員）

支社交渉の度に千葉機関区の将来展望について会社に問うてきたが、毎回ハッキリしない回答をされ、隅田川の派出となってしまう。新人が全く配属されず、ほぼシニア社員だけの拠点となっているのが現状だ。

関東東京（鶴間委員）

他線区乗務に向けた線見が入り、要員不足の中で何とかやり繰りをして実施した。入換で駅の輸送の人と話す機会があり、最近の新人社員で組合に入っていない人がいるとのこと。拡大のチャンスでもあるので、きっかけを作り交流していきたい。