

国鉄労働組合・全国貨物協議会

第40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

貨物会社の今年の3月期決算によれば、現状の長期債務は247億円と、国鉄から背負わされた944億円から倍以上に増え続け、借入金も1807億円となっています。老朽設備を引き継いだツケが、新製機関車の投入、新たな事業開発、不動産事業、基盤強化に伴う膨大な設備投資の借金へと重くのしかかってきています。

安全面においては、車両検査の周期延伸や、要員削減と徹底した効率化、外注化拡大があげられますが、劣悪な労働条件は離職者を招き、若年層の労働災害の多発も不安材料となっています。また、乗務員の要員不足も深刻となっており、年休の未消化や、休養不足も乗務に影響していると言わざるを得ず、安全が脅かされています。

新山口駅構内での脱線事故発生を機に発覚した輪軸問題では、貨物会社が「圧入作業がやり直しになることで、作業工程が輻輳してしまうことへの懸念があった他、車軸に傷が入ると廃棄となる場合があるため、コストを気にしていた面があった」と述べているように、現場との認識のずれや、計画を達成するために徹底したコスト削減施策が社員を追い詰めている背景があることも否めません。貨物会社は、安全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、根本原因を個人の責任にすることなく、法令順守の下で、風通しの良い職場環境を構築していくことが求められます。

安全輸送を支える支援策の動向について

令和6年度、国鉄債務処理法の改正に伴う10年の支援策の延長、昨年度から、国鉄継承資産に対する承継特例も5年間延長されています。また、中期経営2026の期間内において193億円の支援も行われることになりました。一方、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せんが、期限終了となる令和12年度までの経営自立化が求められています。また、自然災害による路線の寸断は鉄道貨物輸送の全国ネットワークの寸断を意味し、長期的な寸断は貨物会社の経営の根幹を揺るがしかねない事態に発展する危険性を秘めています。

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、新幹線開業が大幅に遅延する状況の中で、貨物専用線との位置づけの下で、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11月14日、今年も国土交通省への要請行動を行います。全国鉄道網の維持活性化にむ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確保、恒久的支援にむけ、大衆行動をふくめ、継続して取組みを強化します。

労働条件改善について

労働条件改善について、多くの発言がありました。本部は、労働条件改善要求について、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、職種ごとに要求が多岐にわたることを踏まえ、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

国労がこれまで求めてきた65歳定年制について人事制度修正が提案され要求を提出し、交渉を行ない修正では主に、旧制度にあった、4等級から5等級見合いの自動昇格制度に準じたR2を新たに設ける一方で、主任はI等級へ移行となり、プロフェッショナル職群にも新たにC等級を設けるなど、職群制度の在り方を否定するものとなっています。また、65歳までの正社員としての雇用を前提に定期昇給を保障する一方で、基準額に到達後の昇給額は現状の6割から1割に削減し、実質上限額を設定するに等しいものとなっており、65歳に至るまでの緩やかなカーブで原資を極力持ち出さない意図で現役賃金の頂上を抑えた制度設計を見込み、60歳以降の働き方も現役並みの仕事が前提との態度を変えておらず、定年まで安心して働ける労働条件獲得の闘いが求められます。



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す。

国労組合員がいなくなった職場では、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2名、東海で1名の国労加入がありました。とりわけ、グループ会社での加入は、国労の枝葉を広げ、グループ会社の労働条件改善への突破口となりえることであり重要な取り組みとなります。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の発信と、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。しかし、組織の減少とともに、機関運営が厳しくなり、職場への伝達等に目詰まりが生じ、情報の共有化に時間を要するといった声も出ています。各地方、エリアとの連携を強化し、仲間を孤立させることのないように、問題を共有化し、解決に向け努力します。

10月24日、2025年度年末手当「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填する生活給であり、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、改めて協議会活動の強化についてお互いに確認し、取り組みを強化することとします。

今年7月の参院選で、裏金問題の無反省や物価高に対する経済無策、アメリカ言いなりの大軍拡など自民党の政治路線や政治姿勢に対し、国民の厳しい審判が下されました。この間、物価高騰による国民の生活苦は一層厳しくなる中で党内抗争を拡大させ、物価対策の議論も進まない「政治空白」が生まれました。

参院選の大敗を受けて党内に吹き荒れる「石破おろし」に対し、解散・総選挙の構えも見せて政権にしがみつこうとしましたが、党内圧力に抗いきれず、退陣に追い込まれました。自民党総裁選が告示され、高市早苗氏が第29代総裁に選出されました。その後、高市総裁は、公明党の斉藤鉄夫代表と会談し、自民党の政治姿勢に対し「意見の相違がある」として、自民党との連立政権から離脱する方針を伝えました。1999年の小渕政権から26年間続き、数多の悪法成立や閣議決定を強行した自公政権が崩壊しました。

石破内閣の総辞職を受けて内閣総理大臣に高市氏が選出され、自民党は日本維新の会との間で連立政権の合意書に署名し、閣外協力という形で正式に自維政権が発足しましたが、両党の連立は国民の暮らし、安保・外交、憲法・民主主義などの分野をとつても日本をかつてない危険な方向に引き込んでゆくものとなっております。日本の政治は反動勢力の策動を許すのか、アメリカや大企業優先政治をやめさせ、希望ある未来の確立に転換するか厳しく対決する重大な局面を迎えています。

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を前進させるために奮闘し、学習会を強化する中で各々の任務に責任を持ち、ともに励まし合いながら成長しましょう。

第40回定期全国委員会での委員の発言を含め、提起した活動方針のもと、向こう1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を決意しまして集約いたします。



2025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(タ)



おめでとうございます!

今年度の機関紙表彰は、昨年に続き組織拡大となった「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。



つくりろ職場に労働運動を！ひろげよう闘いを！職場に地域に全国に！