

## 貨物会社を取り巻く情勢の特徴と

### 夏季手当満額獲得に向けた取り組み

#### 5月28日学習会開催

関西貨物協議会は、5月28日に全国貨物協議会星野議長を向かえりモート開催も併用しながら貨物会社を取り巻く情勢の特徴と当面する夏季手当満額獲得に向けた学習会を開催しました。

#### JR体制35年 民営化の矛盾は鮮明

コロナ感染症の世界的なパンデミック、激甚化する自然災害、人間による自然破壊、経済活動による地球温暖化が進んでいる。また、JR各社の経営は深刻な状況になっている。JR体制35年を振り返ると、JR北海道の

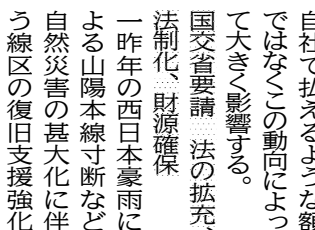


「長期ビジョン」の策定は、国鉄債務処理法の改正によるJR北海道・四国及び貨物

線路廃止、また、JR西日本の線区別収支発表など地域文化の破壊と市場原理による民営化の矛盾はますます鮮明になっている。国労30年検証では、分割民営化がもたらすものとして指摘してきた内容であり分割民営化の



「長期ビジョン」の策定は、国鉄債務処理法の改正によるJR北海道・四国及び貨物



「長期ビジョン」の策定は、国鉄債務処理法の改正によるJR北海道・四国及び貨物

に対する税制特例の延長が図られ、その支援と引き換えに策定されたのが「長期ビジョン」またぞろ社員犠牲の施策が行われないか！注視していく必要がある。貨物会社の完全民営化は、「国鉄改革のスキーム」であるアポイダブルコストルールの法制化や恒久化である事が前提となってくる。また、整備新幹線建設に伴う新たなスキームである「貨物調整金」の将来にわたっての財

源確保が不可欠であり民営化の時期を示すのは時期尚早であるとしている。長万部・函館ルート2030年北海道新幹線、札幌開業されるが、第三セクター化される中で貨物列車が走るルートについて報道されているが、貨物会社は、「貨物列車の優位性として第三セクターとして残してほしい」旨の発言があったが、現段階では流動的となっている。最大の要素は、2030年以降の貨物調整金がどうなるのかによって大きく変わってくる。貨物調整金は、自社で払えるような額ではなくこの動向によって大きく影響する。国交省要請 法の拡充法制化、財源確保

一昨年の西日本豪雨による山陽本線寸断など自然災害の甚大化に伴う線区の復旧支援強化

の必要性、道路だけではなく鉄道にも支援するという総合インフラ整備を行うよう国土交通省要請が重要となっている。人事制度改正について今日における人事制

には昇給の実態、検証することが必要である。基本給だけでは、生涯賃金を下回るという制度改正により各種手当で上回るという会社の見解となっている。基準額に到達している人は、昇給額が抑えられることになり、「基準額」の撤廃、昇給額の引き上げを求めていることが必要である。55歳賃金ダウンについては、交渉経過に基づいて是正を行う。会

度の状況は、評価者の配置状況は、当初会社が言ってきた30人に一人が妥当と見るなら、まだ足りない状況がある。また、評価者の資質について、「人格の否定、組合活動を対照する」など資質にかかわることに対して、見直し交渉で強く抗議してきたところである。普通に仕事すればR2までいけるといふことを制度として確立を目指していく事、それ

度には昇給の実態、検証することが必要である。基本給だけでは、生涯賃金を下回るという制度改正により各種手当で上回るという会社の見解となっている。基準額に到達している人は、昇給額が抑えられることになり、「基準額」の撤廃、昇給額の引き上げを求めていることが必要である。55歳賃金ダウンについては、交渉経過に基づいて是正を行う。会

た構造矛盾の中で自然災害の拡大がある中で自然に翻弄された貨物会社であったといえる。その都度、社員犠牲に転嫁してきた。そして、2010年以降経常利益を確保してきた。この10年近くで3

