関西貨物協議会 news

発行者：関西貨物協議会　大阪府大阪市北区錦町２－２　国労大阪会館　Tel　06-6358-1190

発行責任者：工藤　隆志　　編集：惠阪　景一　　2026年11月　5日　　NO. 1

～第４０回定期委員会開催～

国労関西貨物協議会は、１０月３１日に国労大阪会館にて第４０回定期委員会を開催しました。本委員会は近畿の石田委員を議長に選出し、深刻な要員不足や安全を脅かす合理化施策、そして関連会社を含めた労働条件の抜本的改善について、現場からの声が上がり、活発な討論が交わされました。満場一致で確立された２０２６年度活動方針をもとに、新役員体制が発足しました。

【執行部・来賓あいさつ】

■ 関西貨物協議会
工藤議長挨拶

７月の定期全国大会や１０月の全国貨物協議会定期委員会では、各職場の要員不足、シニアの働き方、ローカル線や保線メンテナンス合理化による安全問題について活発な意見が交わされた。国労運動を引き継ぐ我々が、交渉力の向上求められることが確認されました。関西貨物協議会では対話行動を運動の柱に据え、「職場の問題は職場で解決する」という基本実践を進めています。一人ひとりの不安や要求に耳を傾け、通年闘争として加入を訴える時期を設定するなど、一歩二歩進んだ組織拡大へと発展させていきましょう。

高市連立政権は、アメリカの要求に従いＧＤＰ比３．５％（年間２４兆円規模）を念頭に置いた新たな大軍拡を計画し、医療や福祉など国民のくらしの予算を圧迫しています。物価高騰に苦しむ国民が求める消費税廃止には背を向け、大企業・軍需産業への巨額支援を進めるなど政治の暴走は明白です。自民党による「反撃能力の保有」明記など、指定公共機関であるＪＲ会社の労働者が戦争に巻き込まれる危険性が高まっており、改憲勢力と対峙し、憲法９条擁護と平和な社会を守り抜く決意が必要です。

会社は「中期経営計画２０２６」の下、１７年ぶりとなる列車増発や運賃改定等による大幅な増収を見込んでいます。しかし、今春闘での４，１００円のベアは国労要求と大きく乖離しており、過去１８年間のベアゼロなど「会社利益最優先・社員犠牲」の姿勢が、モチベーション低下や深刻な離職・採用難を招いています。さらに深刻なのは安全問題です。貨車・機関車の検査周期延伸や効率化、技術継承の断絶により若年層の労災が多発しています。委託会社での意思疎通不足による激突・脱線事故や、南長岡構内での痛ましい触車人身事故など、あってはならない事態が起きており、ハード・ソフト両面、そして仕事の仕方そのものの検証と抜本的改善が急務となっています。

■ 国労西日本本部・
大和執行副委員長挨拶

結成８０周年の節目の中、西日本本部では８月６日に第４０回定期大会を結成の地である石川県片山津で開催してきた。最重要課題である組織拡大については、西日本本部で６名であったが、貨物関連で４名の仲間を迎えたことに敬意を表します。定年退職による減少で厳しい状況にありますが、機関紙「つなぐ」やホームページ等のツールも活用し、職場の要求を掴んで組織拡大の流れを大きくしていきましょう。ＪＲ発足４０年を前に輸送障害や労災が多発しており、その背景には行き過ぎた合理化・効率化があります。福知山線脱線事故や伯備線触車事故から２０年以上が経過する中、「安全行動計画２０２７」初年度にグループ会社で痛ましい死亡事故が起き、ＪＲ西日本でも鷹取駅でのオーバーラン事象が発生しています。こうした事態を重く受け止め、使命感を悪用し

た長時間抑止などを是正し、会社に「安全最優先で乗務させない判断」を迫る必要があります。また、芸備線など地方ローカル線の存廃問題に対し利用者の声を最後まで訴え抜くとともに、高市内閣による残業上限規制の緩和攻撃に反対し、貨物会社の完全民営化に向けた政治的課題（レール使用料等）の解決を求めていきます。

【職場からの報告・討論】

小川委員
（近畿選出・京都貨物駅）

西日本ロジスティクスの今春闘はベアゼロ、夏季賞与1．67箇月と厳しく、最低賃金引き上げに抵触しかねない社員もいます。深夜業のない検修・構内担当の生活は限界であり、協議会からの力強い交渉をお願いしたい。

駅業務では、営業業務のフロント移管（遅延メール、事故品手配、スマートプラット関連等）が進められています。遅延メールについては、作業ダイヤにあるフロント業務の時間で行う事となり、現在取り組んでいる。事故品手配やスマートプラットは経験の有無で習熟度に個人差があり、短い引き継ぎ時間では教育に限界がある。教育時間が短く習熟度の差もあり現場は混乱しています。会社の最終ビジョンが見えず、ギリギリで回しているのが実態です。

小橋口委員
（近畿選出・百済貨物ターミナル駅）

重大事故のたびに「対策のための対策」が出され、現場の安全を本当に考えているのか疑問です。「添乗完了」の合図ルールも紙の上の対策に過ぎず、機関車のステップは足を収めると体が斜めに歪み、どこかに掴まらないと真っ直ぐ立てない構造であり、転線作業時は全ての操車の添乗を確認するまで1分近くも体を曲げた不安定な体勢で乗っていなければならない。ステップを真っ直ぐ立てるよう改良すべきです。

また、操車カメラが導入され、11月中旬から指導訓練が始まる。無線機と同等か少し大きいサイズのカメラを装着すると、機関車と貨車の間でコックを開閉する際などに接触・破損したり体に衝撃が来たりする危険があるが、最大の問題は「常時録画・録音」かつ「リアルタイム視聴が可能」な点で、導入目的の4番目に「それを見て指導する」とあり、安全に名を借りた「労働の監視」として現場のプレッシャーになる。機関車のカメラと同様に、事故や怪我などの事象発生時のみに閲覧を制限すべきである。



太田委員
（北陸選出・富山機関区）

貨物の情勢は、物価高騰と実質賃金低下で毎月の家計は赤字で、期末手当で補填しているのが実態である。

北陸ロジスティクスは夏が1．85箇月の回答だったが、貨物会社の業務削減で受託業務量が減らされる一方、雇用と人件費は維持せざるを得ない構造が低額回答の最大要因であり、貨物会社からロジスティクス会社への委託料引き上げも含めた運動が必要である。

次期ダイヤ改正で富山機関区の貨車交番検査を廃止することが検討されており、一部業務を受託している北陸ロジスティクス（富山検修所）の社員について、富山内や金沢地区への異動に関する本人への調査、次の業務への説明会が既に始まっている。社員からは「異動によって現在貰っている業務手当が下がり生活費が減るのではないか」との強い不安が出ている。

富山機関区で運転士職場の要員問題で、これまでプラスで廻ってきていたが、シニアの退職、新規運転士の見極め不合格、病気休職の急増により、基準人員の予備6名に対し実質2名しかいない。そこに週5本の臨時列車が走り始め、臨時列車のために予備の基準人員を増やしていたが、定期行路の便乗部分に臨時列車を当てて回している。今後さらに育休取得希望者も控えており、実質予備ゼロに近づく危機的状況にある。バス会社では、運転士不足から減便していたりもしているが、業務委託などの対策に加え、根本的には数年単位を見据えた計画的な採用と運転士養成が必要である。



石口委員
（中国選出：広島車両所）

広島車両所では毎年若年退職がある

が、最大の要因は「関西出身者の若年退職」であり、先月・今月で若手２名が退職し、昨年も「大阪で仕事をする」として若手が退職した。新入社員は入社後１年間は単独作業をさせないので、育成期間を含めた要員補充を強く訴えてきたが、依然として欠員状態である。若手の離職を防ぐため、地元採用・地元配属を強く求める。

広島車両所の建替工事に伴う劣悪な仮設職場環境：来年度の解体に向けた準備工事に伴い、ＪＲ西日本が何十年も使っていなかった旧電車交検庫のピット上に鉄板を敷いた仮設職場へ移動することになった。建設費高騰のためか空調やスペースが制限され、激しい雨漏り、手洗い場の照明なし、危険な段差など問題が山積している。また、共用するロジ会社が作業着を自前で洗濯するために洗濯機・乾燥機の設置を求めたが、「ブレーカーが落ちるから貸せない」と拒否されている。現場から引き続き強く改善を求めていく。

■議長集約

２０２５年度決算は単体０億円、連結２４億円となった。一方で２０２４年度の営業収益は１６７５億円（２００６年以降最高）、輸送量は２７２億８７００万トンキロ（２００９年以降２番目の高水準）を達成している。これほど収益があるのに経常利益に出ないのは、「長期ビジョン２０３０」に基づく４０２０億円もの巨額設備投資により、２０１８年度以降、営業経費が１００億円前後も大幅増加しているためである。会社はその責任を社員に転嫁し人件費を抑制しており、この本質を学習・宣伝していく。

職場では要員不足で年休が取れず特休買い上げが発生している中で、教育・訓練が無理に優先されている。行き過ぎた効率化と非実働を算定しない要員配置を見直し、会社の安全配慮義務を追及する職場総点検運動を強化する。

人事・評価制度は導入から7年が経過したが、３０人に1人とする評価者は整わず、６５歳定年制を見越した基準額到達後の昇給大幅減額など度々修正されている。「普通にしていればＲ２等級（現Ｉ１等級）まで昇格する」との交渉経過があるにもかかわらず、国労の調査ではＩ１等級への合格率が旧制度より厳しくなっている。６５歳以上の賃金減額、高年齢者雇用継続給付金の減額措置、６０歳以降の労働軽減、７０歳までの希望者全員雇用などを追及する。

現在行われている期末手当は毎月赤字の家計を支える生活給である。３．０箇月満額獲得に向け関連会社との交渉も含め回答日まで奮闘する。また、学習会を開催して職場の諦め感を払拭し、組織拡大を通年闘争として時期を設定し国労加入を訴えていく。

【退任役員あいさつ】

■退任役員からのご挨拶

・熊野　氏（北陸・富山機関区）

「４０年前の結婚の年に役員になり、青年部や北陸の昇格差別闘争など闘い抜いてきました。１月末で退職となりますが、これからも皆で元気よく組合を支えていってください」

・奥澤　氏（近畿・姫路貨物駅）

「４年前に国労に加入し、家庭面でも激動の時期でしたが、職場の後輩や国労の仲間に支えられ充実した４年間でした」



