



港区新橋5-15-5  
交通ビル3F  
国労東日本本部  
発行責任者 伊藤秀樹  
編集責任者 伊藤隆夫

2007年1月20日  
第652号  
定価 20円  
組合員の購読料は  
組合費に含まれています

もう一人の仲間を国労に  
大胆に訴えよう  
**貨物特集号**  
アドレス <http://www.e-nru.com>

# 日本の貨物のベアの獲得、生活・労働条件改善を実現しよう 組織の強化・拡大を図ろう

国鉄の「分割・民営化」から20年を迎えた昨年は、三島・貨物会社に対する税制支援措置、経営安定基金の運用益の問題など、いわゆる「平成19年問題」が大きく議論されました。

税制措置による貨物会社への支援策は昨年度の経常利益にも匹敵し、関係者の全面的な支援により「5年間の延長措置」が図られたことは大きな成果です。

しかし、貨物会社の経営計画の骨子である「ニューストリーム2007」計画の最終年度を迎えるにあたり、会社はこの間、構造矛盾の解消に目を向けることなく、賃金抑制(7年連続ベア・ゼロ)と人員削減(発足時12,005人が17年度7,734人で4271人減)によって経営危機を乗り切ろうとしています。

経営は5年連続経常利益を確保したにもかかわらず、「経営基盤の強化」を最優先させ、現場労働者の労苦に報いようとしていません。人員削減・コストの切り下げを一層、押し進めようとしています。今年こそベアの獲得、生活・労働条件改善を実現しなければなりません。

昨年11月13日、中央労働委員会で争われていた「期末手当2%増額差別事件」、「北陸昇進差別事件」について命令が交付されました。貨物会社は双方の「事件」について、命令を不服として東京地裁に提訴し、司法の場で争われることになりました。

今号は昨年開催された貨物関東・東北協議会の委員会報告を(貨物協議会としての)始めとした貨物特集号としました。旅客・貨物一体で当面する諸課題に傾注しよう!!

## 1. 委員会報告

### 賃金・手当の格差是正と労働条件改善の強化拡大を勝ち取ろう

#### 関東貨物協議会

第19回定期委員会は11月3日、新橋交通ビルに於いて2005年賃金・手当(夏・年末)、効率化「合理化」等の総括と向こう一年間の闘いを提起し、活発な議論を通して意思統一を図った。



委員会は斎藤(勝)副議長の司会で始まり、役員8名中8名、委員22名中22名の出席を確認し、委員会の成立宣言を行い、委員会議長に大石委員(東京)を選出し、議事にはいった。奥村議長の挨拶から始まり、来賓に東日本本部高野書記長、全国貨物協中曾根副議長、東北貨物協岩井事務長から経過と当面する闘いの提起をいただき、町田事務長より経過報告・活動方針(案)について一括提案し、10名の地方委員からの発言を受け、議長集約して闘う一年間の方針が採択された。

小泉副議長より委員会宣言が提起され承認された。最後に寺島副議長から、今日の提起された方針に基づき、6地方貨物協が一丸となって07春闘、「反合」、労働条件の改善に向けて闘いの組織化を図ることを訴える閉会の挨拶があり、委員会が成功裏に終了した。

新役員 議長 奥村 博(新鶴見機八王子派)  
事務長 吉田 秋雄(新座夕駅)  
副議長は地方定期委員会で選出

#### 東北貨物協議会

第16回定期委員会は11月19日、盛岡国労会館に於いて2005年賃金・手当(夏・年末)、効率化「合理化」等の総括と向こう一年間の闘いを提起し、活発な議論を通して意思統一を図った。



委員会は木村幹事の司会で始まり、役員11名中9名、委員14名中14名の出席を確認し、委員会の成立宣言を行い、委員会議長に熊田委員(福島)を選出し、議事にはいった。木村議長の挨拶から始まり、来賓に東北協議会高橋議長、全国貨物協笠井事務長、東日本本部貨物担当町田特執から経過と当面する闘いの提起をいただき、上山副議長より経過報告・活動方針(案)について一括提案し、9名の地方委員からの発言を受け、議長集約して闘う一年間の方針が採択された。

最後に笹島副議長から、今日の提起された方針に基づき、3地方貨物協が一丸となって07春闘、「反合」、労働条件の改善に向けて闘いの組織化を図ることを訴える閉会の挨拶があり、委員会が成功裏に終了した。

新役員 議長 木村 昭光(仙台総鉄部)  
副議長 上山 仁志(八戸臨海(出向))  
〃 笹島 岩秋(秋田総鉄部)  
事務長 岩井 幸二(仙台総鉄部)

## 2、2%問題労働委員会闘争の経過 貨物会社の中労委再審査申し立てに棄却の命令 貨物会社は中労委命令を守り、直ちに履行し、一切の組合差別を止めること

貨物会社の中労委再審査申し立てに棄却の命令  
貨物会社は中労委命令を守り、直ちに履行し、一切の組合差別を止めること

2001年度、夏季・年末手当の支給時に、就業規則にない「勤務成績が優良な社員」に対して2%支給に組合別差別があったとして、東京都労働委員会(2002年5月20日)に救済措置の申し立てから約5年が経過する中、2006年11月13日、中央労働委員会は、貨物会社が「2%差別事件」の東京都労働委員会の命令を不服とし、中労委に再審査申し立てを行っていた「中労委2%事件」について、「本件再審査申し立てを棄却する」との命令書を交付した。

命令書は、初審の東京と労働委員会が認定した事実をほぼ踏襲し、不当労働行為の成否について、①、本件格差の存在には合理的な理由が見出せないこと。②、本件格差が協約不締結を決定的な理由として生じたものとはいえない。③、国労が協定の締結に至らなかったことには相応の理由があるといえること。④、会社は、国労を好ましからぬ組織と考えていたことが推認されることを併せ考えると、「本件格差は、

会社が、国労及びそれに所属する国労組合員を貨物労働組合員と差別して取り扱った結果によるとみるのが妥当であり、本件増額は、所属組合による差別によって国労の弱体化を企図したものとして、労働組合法第7条第3項の不当労働行為に該当する」と会社側の再審査申し立てを断罪した。

しかし、会社は中央労働委員会の命令に対して、2006年12月12日、不服として東京都地方裁判所へ訴訟を行った。

＜申し立て等の経過＞

東京都労働委員会申立て(国労) 2002年5月20日…  
命令交付2005年5月11日  
中央労働委員会申立て(国労) 2005年5月25日…  
同 取り下げ2005年6月22日  
東京地方裁判所訴訟(国労) 2005年6月 3日…  
同 棄却 2006年2月 9日  
中央労働委員会再審査申立て(会社) 2005年5月23日…  
2006年11月13日棄却命令  
東京地方裁判所訴訟(会社) 2006年12月12日

## 3、貨物19年問題について

JR貨物会社においては、自前の線路が無く、分割・民営化で老朽設備を引き継いだため、安全投資と積極的な営業施策に限界が生じています。

このような中であって、環境・エネルギー問題への対応は社会的課題となっており、国及び国土交通省に於いてもCO2削減における運輸部門において、鉄道輸送の大きな役割を果たすことを求めています。

2007年4月1日には、分割・民営化から20年を迎え、また、2006年度末には、民法604条に基づく貸借権存続期間の更新期ともなっています。また、JR貨物会社に対する固定資産税の減免措置や経営安定基金運用益の鉄道建設・運輸施設整備支援機構を介しての一部「支援措置」も終了期にあたります。

鉄道貨物輸送の充実・発展と安全輸送の確保を一体的に推し進めるには、JR貨物会社の一層の努力と同時に、行政の支援は必要不可欠であり、以下の点について、その実現を

目指していかねばなりません。

＜政府に対する要請＞

①、インフラの整備と輸送力強化

トラック輸送と競争するには、荷主の要請に見合った輸送設備の改良、増設、と鉄道施設等の近代化を初め輸送力の増強に不可欠なインフラ整備を一層積極的に進めて行く

必要性。

②、全国ネットワークの維持とダイヤ編成。

全国ネットワークの維持には、旅客各社・地方交通線のうち、第三セクター鉄道や整備新幹線開業に伴う経営分離路線の取扱にも適切に対応する必要性。

ダイヤ調整について、対等・平等な関係を前提に旅客会社との間で設定の優先度に関する協定、運転整理の優先順位等が定められている。現実には旅客優先であり、災害・事故発生における「運転再開ルール」についても同様の扱とされています。

ダイヤ編成における旅客会社との間の調整の適正化には、国が厳正な基準を設定するなど積極的な関与が不可欠です。

③、適切な線路使用料の設定(アボイダルコスト)

線路使用料の設定はJR貨物の経営を左右する大きな要素であることから「アボイダルコスト」方式を基本的に継承する必要があります。線路使用料の決定はJR旅客会社等との協議方式から法的根拠に基づく方法に転化することが望ましい。また協定の効力については、民法第604号条の適用から除外することを求めています。(参考：17年度線路使用料141億円)

④、長期債務の軽減及び税制上の優遇措置

旧国鉄債務の返済等のためにJR貨物が負った長期債務は944億円だったが、17年度1491億円となり、今後の設備投資と合算すればさらに拡大して2400億円に達する。そのためには借入金等の低利借換えが必要であり、併せて、国による利子補給等の特例措置を求めています。

また、固定資産税等(旧国鉄から引継いだ資産の軽減措置、2003年度は経営利益の78%)の必要性。

⑤、鉄道災害復旧・防止事業等への支援

鉄道災害は、経営基盤が脆弱なJR貨物にとっては深刻であり、鉄道・公共輸送ネットワークの維持と早期な回復という観点からも公共性の高い課題です。鉄道軌道整備法に基づく鉄道災害復旧費補助制度をJR貨物にも活用しやすいものに改めるとともに、「予算の範囲内」ではない義務的補助金として明示することを求めている。

がん予防・検診から  
治療まで、とことん支援！

がんの検診、がんの治療、がんのケアの保障

健康支援金プラス！  
通院も入院も同額保障に

健康応援団MAX  
がんのケアプラス

アベニール 株式会社  
〒116-0004 港区新橋5-15-5 交通ビルA3F  
TEL 03-3437-6810 FAX 03-3437-6822

アフラック(Affac)生命保険(株)  
東京第三営業本部 第三支社  
〒163-0426 新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル  
Tel: 03-3344-1889 Fax: 03-3344-4036

資料請求いただいたお客様の個人情報の利用目的は、アフラックの各種商品やサービスの案内・提供・維持管理となります。

詳しくは、パンフレットや「ご契約のしおり・約款」をご覧ください。

AFP28-2005-080-051015 6/20