

JR連合とともに貨物鉄道へのモーダルシフト推進やJR貨物の経営安定化に取り組んでいる貨物鉄産労は、12月2日、北海道地区において40才の主任運転士を仲間に迎え入れた。北海道では、8月にもJR北労組函館地区本部に加入があり、JR総連の瓦解が本格的に始まったとの見方もある。

## 貨物鉄産労が組織拡大

### 40才の主任運転士が日貨労を脱退し、加入！

#### 粘り強い取り組みが組織拡大につながる！

今回の組織拡大について、貨物鉄産労は「組織全体で大歓迎するとともに、その他の良識ある方々も続いてくれることを期待している」とコメントを発表。貨物鉄産労では、久しぶりの組織拡大となったものの、本人の強い決意と北海道地区本部を中心とした日常的な粘り強い取り組みを進めてきた結果であることから、JR連合は加入した仲間を全体で歓迎するとともに、この間の取り組みに対して最大限の敬意を表するものです。

貨物鉄産労は、7月に開催した第31回定期全国大会で「全国の仲間たちは日々、組織拡大に取り組んでいる。必ず結果が出ることに確信を持とう」と確認し合っており、本部・地区本部・現場での粘り強い取り組みによって、組織拡大につながったことが図らずも裏付けられた。

#### JR連合・貨物鉄産労は政策課題の実現に取り組む！

JR連合は、2012年9月に中長期政策課題プロジェクト（PT）を立ち上げ、「JR三島会社・JR貨物経営安定化」「貨物鉄道モーダルシフト」「鉄道特性活性化」の各PTにおいて、専門家も交えた幅広い見地から検討を行ってきた。

このうち、貨物鉄産労は「JR三島会社・JR貨物経営安定化PT」「貨物鉄道モーダルシフトPT」に参加し、JR貨物の構造改革と物流政策のあり方についてフィールドワーク（視察）や会議での議論を重ね、今年6月の最終答申に至ったところである。

わが国の鉄道貨物輸送は、その大部分をJR貨物が担っているものの、産業構造や物流業界を取り巻く環境が大きく変化しており、鉄道事業は厳しい現状に置かれている。しかし、貨物鉄道は日本経済を支える重要なインフラであるとの位置付けに変わりはなく、トラック運転手不足や環境負荷低減という観点からも見直されつつある。

JR連合・貨物鉄産労は、現在のJR貨物を取り巻く厳しい状況を脱却する好機と捉え、各PTで策定した提言を実現すべく、政策活動の取り組みを強化していく。

## 民主化と政策課題の実現にむけて、JR連合・貨物鉄産労に結集しよう！