

JR東労働組合 東京地方本部
第3回定期大会 関根委員長挨拶

2020年7月11日



九州を襲った豪雨災害は甚大な被害をもたらしています。犠牲者は63人以上、不明者16人、85の河川の氾濫。被害家屋1万。避難4千人となっています。災害でお亡くなりになられた方々にお悔やみを申し上げます。まだまだ予断を許さない状況です。明治以来の治水は、ダムと堤防といわれ、近年の洪水を見ますと、限界にきているのではと思われて仕方ありません。想定を超えたと云ってすまされません。こういう時期にきていると思います。いっどこで災害が発生するか分からない状況下にあります。まずは、一日でも早く災害復旧がなされることを切望します。また、収束の見えない新型コロナウイルス感染者も7月に入り増え続けています。昨日は東京で243人となっています。感染者は2万1193人。このような状況もあって1周年記念行事もできませんでした。大会は本日開催に至りました。コロナに対しては正しく恐れて、ひがし労働を進めていかなければなりません。

JR東労働組合東京地本は、『たたく火種を残す』として、東京地本を立ち上げました。私は、昨年1月31日にひがし労働東京地本結成準備委員会を結成したその日の事を忘れることが出来ません。身の引き締まる思いとそれに応えられるのかという不安、松崎イズムをどう継承していくのかと重責の重さを感じました。本当に俺でいいのか、決意はしたものの、その瞬間そのように思ったのです。まさに、俺たちの手で作り出す瞬間でした。結成からの一年間は、組織と己の飛躍が求められたのです。東京地本の役員として日々の活動を通じていかに組織強化・拡大に繋がったのか。結成したことでの安心感はないのかどうか。決して安堵感があつたわけではありませんが、主体的強化のための努力を惜しみなくしてきたのか問われています。私たちが置かれた状況が物語っています。地道に自らが実践しなければ道を切り開いていくことが可能には、なりません。茨な道の中から一点の明かりを照らすことが出来るのが、JR東労働組合です。そして、賛同した仲間を切り開いていくことが出来ます。私たちは、組織の展望を切り開いてきています。職場から、孤軍奮闘しない限り現状変革はないといえます。また、経験豊かなOBのみなさんの英知も結集してより東京地本を強化していく所存です。

東京地本の最大の課題は、組織強化・拡大です。まずは、組織の一体感を創り出すために、ボウリング大会を組合員・OB・家族、本部・高崎地本の参加で開催して

きました。はじめは、無理ではないかという意見もありました。組合員数は少ないかもしれませんが、だからと言ってレクが出来ないわけではありません。団結力をどう創り出すのか。その一環では必要なことです。個として、職場に存在しています。一人では弱い存在です。いかに、連帯感を創り出していくのかと発想して創り出してきています。この取り組みを職場から創り出すことが次へと繋がります。ひがし労働の強化は職場から創り出さないと成り立たないからです。

現実の状況は、労働組合の組織率は過去最低の1.6%です。そして、職場に労働組合の存在を否定する労働者代表制の導入。新型コロナウィルスが現代世界を席捲し、コロナ禍の収束が見えない中にある経済破綻による貧困の拡大。政府は「緊急事態」「自粛警察」「憲法改正」等々、コロナ禍を利用して巧妙にファシズム体制に向かっています。ロックダウンには至っていませんが、「緊急事態宣言」によって、私権の自由が奪われました。また、感染拡大防止と社会経済活動維持の両立を強調されています。しかし、最新の完全失業率は2.9%、完全失業者数は198万人。失業者は423万人。失業の中心は非正規といわれ、6割が非正規で「雇止め」「派遣切り」にあつていのです。コロナ解雇は、3万2千人と云われています。大量失業時代が起きます。尚更、労働組合の存在と価値が求められています。

JR東日本は、決算状況を踏まえた当面の経営方針として3本柱を出しました。①社会的使命の完遂 ②変革の歩みは止めない ③収束後の移動需要の早期回復、を打ち出しました。さらに、「ポスト・コロナ社会への不可逆的な構造変化」への対応として、デジタル化による自動化・効率化・省人化を推し進めています。また、「休業指しに係る就業規則等の改正」では、自宅待機による勤務免除から休業指示に切替、基本給に係る支給額の減額を議論しています。JR東会社は、6月の新幹線と在来線特急の定期外収入が前年同月比7.2%減だったと発表し、「近距離は同4.4%減と、5月に比べ戻ったが、7月の新幹線の予約状況は同7.2%減と低迷し」、利用回復には時間が掛りそうだ。朝の通勤時間帯の利用ピークは早い時間帯へ移っている。「ダイヤや運賃などの見直しを検討している」とし、時間帯別の運賃など柔軟な体系を考える姿勢を示した。「京浜東北線、車掌が乗務しないワンマン運転を始める方向で検討を始めた。2024年度を目途に車両側面のカメラで乗降を確認できる機能を備えた新型車両を投入し、ボタンを押すだけで停止や速度調整ができる自動運転装置も搭載し、運転士の負担を軽減。各駅へのホームドア整備で安全を確保する」と関係者への取材で、分かった。「人口減少で鉄道各社は乗務員の確保が難しくなる」と見込む。京浜東北線は都心で山手線と

並走する全国屈指の混雑路線。JR東が都心の路線をワンマン化すれば初めてとなり、各地の都市鉄道に広がる可能性があると記事になっています。新型コロナウィルス感染に伴う緊急事態宣言も解除で、世間は「ニューノーマル」(新常态)に移行しつつあります。そういう一環だと思えます。「変革2027」とセットになっています。労働者が生産点では中心にならなければなりません。このスタンスで、あらゆる施策に立ち向かっています。

JR東労働組合は、『新生JR東労働組合宣言』を発し、会社労使関係の修復を哀願しています。このことは、御用労働組合と見て取れます。一方JR東日本運輸サービス労働組合では、元東労組役員が組合費横領に呆れ果て組合員が脱退しています。ハッキリしています。組織破壊者は私たちがではありません。まさに、洞谷達が、組織破壊者であるのに、あたかも私たちが破壊者であるかのように蠢いたので。

私たちは、新型コロナウィルス感染症から組合員と家族の「命と生活と自由」を守るために4つの重点課題を展開してきました。特に、地本は東京支社へ「新型コロナウィルス感染症拡大に伴う緊急申し入れ」(その1は2月28日、その2は5月28日)を提出、団体交渉を行いました。その1は4月28日、その2は7月10日。労働組合として、今できることを創造し、そして実現するために努力を惜しまない組織を目指しています。時代の流れに飲み込まれない、そのためにも労働者としての意思を確立し雄々しく前進していきましょう。

先の本部大会において、「組合員の負担に応えるために組織整備を図り、JRひがし労働とその運動に共鳴する労働者の加入を目指します」ことが方針化されました。

労働者の組織率は、過去最低の1.6%です。OBの中には、「ひがし労働組合員にして欲しい」「今では、個人加盟しているではないか」という意見もあります。労働組合のあり方として従来の考え方で良いのでしょうか。まずは、日本の社員の組織化は基本になります。従来の概念を取り戻して、関連会社の人や働いてはいますがOBの人を組合員にしていくことや個別加入も視野に入れ、より一層組織を強靱にし、より強力な組織を目指すことの方針である考えます。その先に、産別加入も見えてくるのではないかと思います。その意味では、この方針を重く受け止めて、関係する方々のご理解を頂き東京地本として進めていきます。

私たちは、結成以降のたたかいを総括し、向こう一年の方針を確立する大会とするための討議を要請します。そのことを通じて、更にさらに、ひがし労働を職場から広げ、組織強化・拡大を共に目指し、労働者としての良心を発揮し、困難な時代を、茨な道を、己自身と組織の飛躍を目指し奮闘していきましょう。

(文責西沢)