

JRグループのすべての労使において 民主的労働組合・労使関係を 築こう!

JRグループが国民・利用者から信頼される魅力ある存在であり続けるためには、安全を基礎として健全な事業運営によって発展していかなければなりません。JR連合は、その必要条件と言える自由で民主的な労働組合と建設的な労使関係を築くべく、組織課題の解決にむけて全力で取り組んでいます。

JR連合の取り組む「民主化闘争」は、この間の関係者の協力もあり、今日では、一定の前進が見られようになりました。また、政府や警察などは、今なおJRに浸透した革マル派の実態を注視しています。

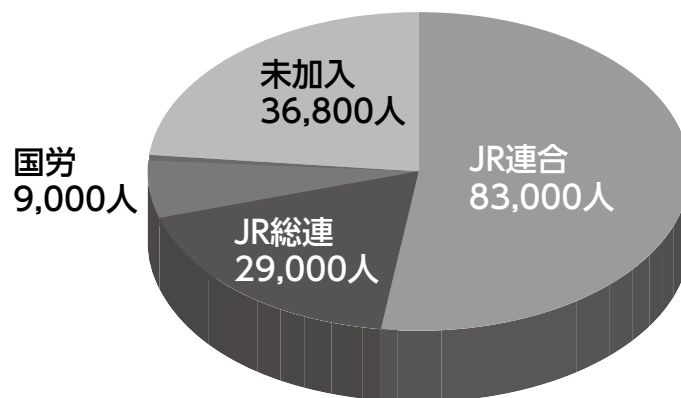
JRグループの持続的な発展にむけ組織課題の解決にご支援・ご協力をお願い致します。

J R労働界の現状	P.2	多発する不審事象	P.7
J R東日本会社の労政転換とJ R東労組の瓦解	P.3	J R連合の結成と民主化闘争	P.8
極左暴力集団・革マル派とは	P.4	国会で度々審議されるJ R総連と革マル派の関係	P.9
政府のJ Rへの革マル派浸透実態に対する最新の見解	P.5	メディアによる異常な実態に関する情報発信	P.9
思想教育の実態	P.5	J Rグループを取り巻く環境変化	P.10
異常な組織論	P.6	J Rグループのすべての労使にあるべき労働組合・労使関係を築く	P.11

J R 労働界の現状

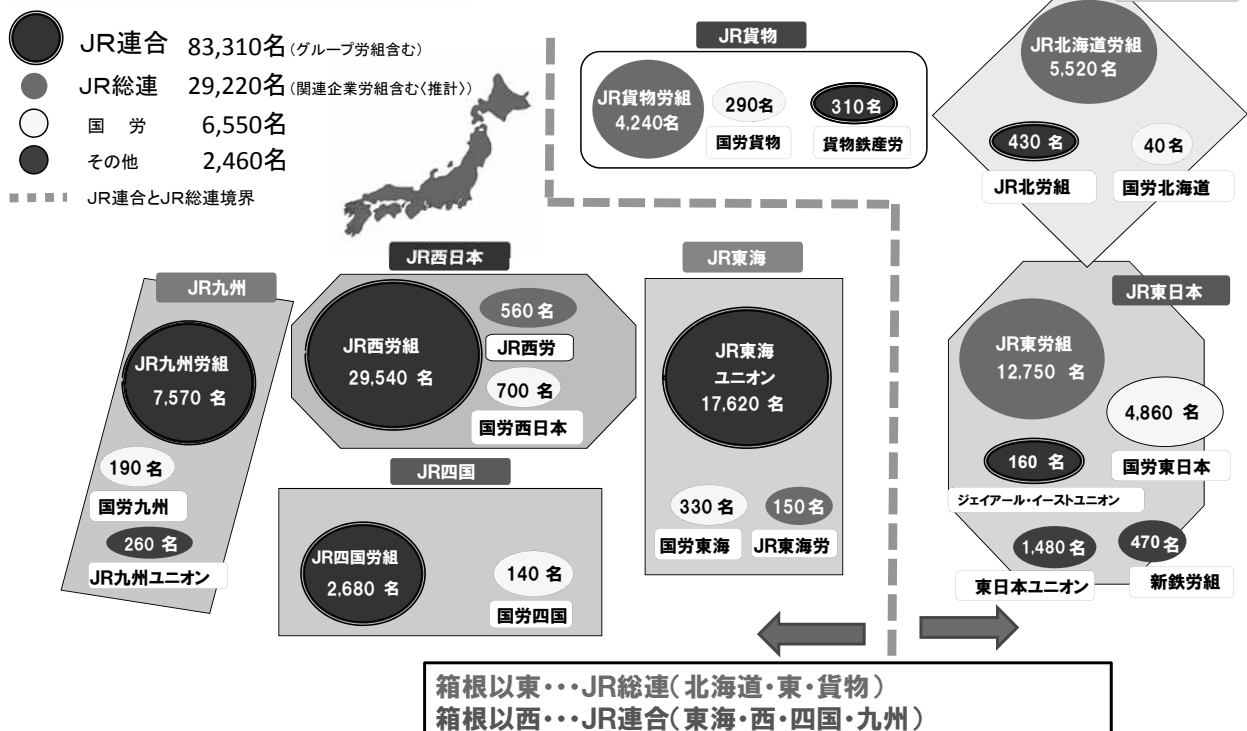
J R 連合は、1992年5月18日の結成以来、綱領に「自由にして民主的な労働運動を基調とする」ことを掲げ、J R 関係労働者の経済的・社会的地位の向上に取り組んでいます。また、組織の強化・拡大やグループ労組の結成などを推し進めてきており、今や J R 7 単組とグループ労組含めて 100 単組が加盟する J R 最大の産業別労働組合（産別）となっています。

しかし、J R 労働界は、これまであったような「J R 連合」「J R 総連」「国労」の「三極構造」から、数だけ言えば、J R 連合が一強となっています。しかし、J R 北海道、J R 東日本、J R 貨物においては、残念ながら、すべての J R 関係職場で働く者に「自由にして民主的な労働運動」が保障されている訳ではありません。



J R 労働界の組織人員（2018年9月現在）

JRの労働組合分布図（2018.9.1）



JR東日本会社の労政転換とJR東労組の瓦解

JR総連内の最大労組であるJR東労組（2018年2月時点46,900人）では、極左暴力集団「革マル派」の浸透実態が指摘され続けていますが、2018春季生活闘争のスト戦術を端緒として、組合員の大量脱退が発生し、組織瓦解が急速に進んでいます。

JR東労組とは、国鉄時代から過激な運動を展開してきた「動労」（正式名称「動力車乗務員労働組合」で機関士・機関助手などを中心とした労働組合）出身者らを中心に組織された労働組合であり、動労時代から極左暴力集団・革マル派の創設時の副議長であった松崎明氏によって形づくられ、独善的な運動を行い、勢力を拡大してきました。長年にわたりJR東労組の委員長や会長を歴任してきた松崎明氏が2010年に死去後、さらには、国鉄時代の労使闘争を経験する者が大量退職していく中で、JR東労組は、松崎氏の思想や労働運動の継承を急務の課題と位置付け「バトンゾーンのたたかい」として、春闘におけるスト戦術を検討し始めることとなりました。

JR東労組は、2017春季生活闘争で「格差ベアに終止符を打つ」という名目のために全組合員の投票を行った結果、82.3%の同意を得たとしており、続いて2017年2月に開催した臨時大会における代議員投票を経てスト権を確立し、「いつでもたたかえる体制」(*)を確立しました。

昨年はスト権行使の手続きには入りませんでしたが、2018春季生活闘争では「格差ベア永久的根絶（一律定額ベア）」を求め、2月9日の「闘争準備指令」に続き、2月19日に「闘争指令」を発し、厚労省やJR東日本会社などに争議行為の予告を行いました。これに対しJR東日本会社は、社長名の文書「社員の皆さんへ」を幾度にもわたって発出し、会社のスタンスを明らかにするとともに、JR東労組に対する毅然とした姿勢を示し続けてきました。こうした動きの中、2月上旬から、組合方針に反発する組合員の大量脱退が始まり、2月26日には、JR東日本会社はこれまでの労使関係の“かすがい”ともいべき「労使共同宣言」の失効を通知しました。

こうしたJR東日本会社の労務政策の転換によって、9月上旬までに3万4千人の組合脱退が発生し、JR東労組は急速に瓦解しました。これによって、JR総連は2017年12月の厚労省労働組合基礎調査では7万3千人の組合員が加入していましたが、すでに3万人を下回る程度に組織人員が落ち込んでいるものと思われます。

※「いつでもたたかえる体制」とは

スト権を通年確立し、中央本部の指令で運行に影響を与えるストをいつでも実施できる体制を意味すると推測されます。

JR総連・JR東労組は、役員の世代交代が進む中、結成30年を節目に「バトンゾーンのたたかい」と称して故・松崎明氏の理論、動労型の階級闘争の継承を企図した活動を展開していました。なお、JR貨物労組も、2017春季生活闘争時から、「いつでも、どこでも、どこからでも、たたかえる体制」という呼称で、同様の動きを見せていました。

JR東労組の組織人員推移

2018年2月	約46,900人
2018年3月	約33,000人（2月比▲13,900人）
2018年4月	約18,200人（2月比▲28,700人）
2018年5月	約15,100人（2月比▲31,800人）
2018年6月	約14,100人（2月比▲32,800人）
2018年7月	約13,500人（2月比▲33,400人）
2018年8月	約13,100人（2月比▲33,800人）
2018年9月	約12,700人（2月比▲34,200人）

※2018年9月上旬現在、組合未加入者は約36,800人

2018年4月時点では、組合未加入者の半数程度しか社員会（社友会）に加入しておらず、残り半数程度は労働組合にも社員会にも加入していないという状況でしたが、現時点でもあまり状況は変化していないと思われます。

※社員会（社友会）とは36協定を事業所単位などで締結するために組織された互助会のようなもの。社友会の代表が選挙で選ばれて会社代表と36協定を締結しています。



産経新聞朝刊 2018.2.12

政府は、極左暴力集団のひとつである革マル派の実態について、国会質疑に対する政府答弁の中でも次のように紹介し、JRをはじめとする基幹産業への浸透を図る動きについて警戒しています。また、直近の警察庁の刊行物でも同様に紹介し、注意喚起を行っています。

〈内閣衆質174第430号・2010年5月11日政府答弁書より抜粋〉

日本革命的共産主義者同盟革命的マルクス主義派（以下「革マル派」という。）は、共産主義革命を起こすことを究極の目的としている極左暴力集団であり、これまでも、火炎びんの使用等の処罰に関する法律（昭和四十七年法律第十七号）違反事件や対立するセクトとの間での殺人事件等、多数の刑事事件を引き起こしている。革マル派は、将来の共産主義革命に備えるため、その組織拡大に重点を置き、周囲に警戒心を抱かせないよう党派性を隠して基幹産業の労働組合等各界各層への浸透を図っており、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「JR総連」という。）及び東日本旅客鉄道労働組合内には、影響力を行使し得る立場に革マル派活動家が相当浸透していると認識している。今後も、革マル派は、組織拡大に重点を置き、党派性を隠して基幹産業の労働組合等各界各層への浸透を図っていくものと見られている。

「革マル派」（正式名称：日本革命的共産主義者同盟革命的マルクス主義派）

- 昭和38年2月、中核派と分裂し発足
- **勢力は約5,500人**、機関紙「解放」を発行
- 非公然組織を有し、警察や対立する団体、個人等に対し、住居侵入、窃盗、電話盗聴等の違法行為を伴う調査活動も敢行
- 創始者である故・黒田前議長の遺志を継承、組織建設を重視し基幹産業（注3）の労働組合内で組織拡大を企図



改憲阻止等を主張したデモ
（平成28年6月）

注3：全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連）及び東日本鉄道労働組合（JR東労組）には相当浸透しているとみられる

警察庁「極左暴力集団の現状等」（2018年1月発行）抜粋

治安の回顧と展望

（平成29年版）

警察庁警備局

警察庁 2018年3月「治安の回顧と展望」

「革マル派が相当浸透しているとみられる全日本鉄道労働組合総連合会（以下「JR総連」という。）及び東日本旅客鉄道労働組合（以下「JR東労組」という。）は、6月にそれぞれ労組結成30年の記念大会を開催し、労組結成から現在までの30年を振り返り、『いつでもたたかえる組織』の堅持を掲げるなど、引き続き、革マル派創設時の副議長である松寄明元JR東労組会長（故人）が提唱した労働運動理論の継承を傘下組合員に対して呼び掛けた。また、JR東労組の組合員らによる組合脱退及び退職強要事件について、JR総連及びJR東労組は、裁判の終結後も、同事件を『えん罪事件』、『組織破壊攻撃』と訴え、これらを『打ち砕く』ための組織強化を呼び掛けるとともに、同事件で組合員が逮捕されてから15年目となる29年は、10月30日に都内で集会を開催した。」

松寄明（松崎明）氏とは

1936年生まれ。高校時代にマルクスの「共産党宣言」を読み、左翼イデオロギーに接近。1955年に国鉄に採用され、その後、尾久機関区で機関助手となり、この頃に動労へ加入、革マル派初代議長の黒田寛一との接触もこの頃から始まる。動労本部の初代青年部長となり戦闘的労働運動を展開。1963年、革マル派副議長に就任。この年、違法ストを指導したことで国鉄を解雇。国鉄改革が進められる中、1985年に動労本部委員長となり、1986年に突如、国鉄改革反対の立場から賛成へと方針転換（コペルニクスの転回）を図った。JR発足後は、JR東労組執行委員長、会長、顧問として君臨し、JR総連およびJR東労組内において強い影響力を保持し続け、2010年12月死去。

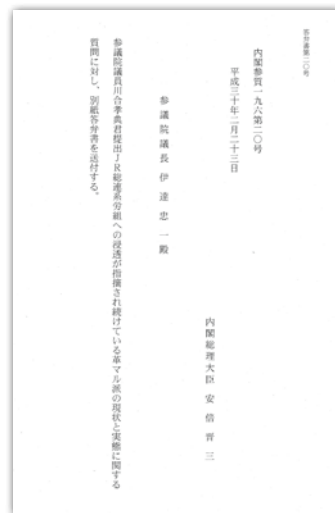
（出典：宗形明氏著『異形の労働組合指導者「松崎明」の“死”とその後』より抜粋・加工）

政府は、2018年2月23日、民進党参議院議員（当時）からの「ＪＲ総連系労組への浸透が指摘され続けている革マル派の現状と実態に関する質問主意書」に対して、政府答弁書を閣議決定しました。その中では、あらためて、これまでと同様に、政府としてＪＲへの革マル派浸透の実態を指摘しています。

ＪＲへの革マル派浸透の実態については、「全日本鉄道労働組合総連合会（ＪＲ総連）及び東日本旅客鉄道労働組合（ＪＲ東労組）内には、影響力を行使し得る立場に革マル派活動家が相当浸透していると認識している。」との見解を示しました。

さらに、「北海道旅客鉄道労働組合への革マル派の浸透実態については、現在、警察等において鋭意解明に努めているものと承知している。」と、閣議決定された答弁書としては初めてＪＲ北海道労組が警察の監視・実態解明対象となっていることを指摘しました。

従来から指摘されてきたＪＲ総連・ＪＲ東労組に加えて、北海道旅客鉄道労働組合（ＪＲ北海道労組）への革マル派浸透実態について初めて言及



政府答弁書（内閣参質 196 第 20 号
2018 年 2 月 23 日）

ＪＲ東労組、ＪＲ貨物労組、ＪＲ北海道労組では故・松崎明氏の思想・運動論を組合役員らに教育する活動を展開しています。水面下で「松崎明著作集」などを用いて学習会を開催し、その結果、国鉄入社世代が退職したとしても、すでにＪＲ世代にもその思想・運動論が脈々と継承されつつある実態があります。



「松崎明著作集」
松崎明著作集刊行委員会



「社会観の探求」黒田寛一 著

ＪＲ東労組は「松崎明著作集」（全 8 巻）などを使用した勉強会（松崎塾など）を開催し、「松崎明初代委員長が時代を切り拓いてきたたたかいを正しく継承し、さらにＪＲ東労組運動を発展・強化しなければならない」と訴えています。ＪＲ貨物労組やＪＲ北海道労組でも水面下での勉強会が同様に開催されています。

その他に、ＯＢらが主催する「敬松塾」や「水沢勉強会」などの学習会の存在が明らかとなっています。ＪＲ貨物労組本部主催の学習会では革マル派最高指導者であった黒田寛一氏著書「社会観の探求」を使用していた実態も明らかとなっています。

J R 東日本、J R 北海道、J R 貨物の職場では、J R 総連傘下の第一組合が、組合民主主義から逸脱した独善的な階級的労働運動を行い、他労組組合員との付き合いを拒絶し、結婚式参加も許さず、従わない者は糾弾・排除されるという異常な組織論が展開されています。

その顕著な事象として明るみになったものが、J R 東労組による「浦和電車区事件」や「三鷹電車区事件」でした。組合員を守るべき労働組合が、組合員に脱退を強要し、退職にまで追い込むという犯罪行為が行われていたことも顕在化しました。

また、「J R 東労組にあらずんば、人にあらず」「J R 北海道労組にあらずんば、人にあらず」という平和共存否定運動が展開されていることも明らかとなっています。



排他主義・平和共存否定

方針に従わない者は受け入れず、他労組との付き合いを一切否定する

- …他労組組合員とキャンプに行った組合員を「組織破壊者」と呼び、集団で糾弾
- …他労組組合員の結婚式参加をはじめ業務以外の付き合いを許さない

積極攻撃型組織防衛

内部に敵をつくり、攻撃する事により周囲の恐怖心を仰ぎ、離反を防ぎ、組織強化へと繋げる

その他の特徴

組織建設第一主義

- …過激な破壊活動に出るよりも、構成員を増やし強固な組織の構築を重視
- …革マル派は、情勢が不利な時にはじっと我慢し（「戦術的タコ壺論」）、組織内（労組など）に少数で潜りこみ、その組織を革マル派の思想のみを信じる集団に作り変え、のっとることを目標に活動し、主導権を握った時点で本性を現す。

排他性、独善性、秘匿性が強い

「奪われたハンドル」(J R 連合)
浦和電車区事件の全容をまとめた冊子

浦和電車区事件の概要

J R 東労組の組合員であった浦和電車区運転士が、他労組（J R 連合）の組合員と交遊したことを理由に、J R 東労組の組合役員から「組織破壊者」とレッテルを貼られ、職場で糾弾・恫喝され、組合の脱退、さらに会社を退職に追い込まれることとなりました。加害者の7人は2002年に逮捕・起訴され、裁判で有罪が確定した2007年に社員籍のある6人がJ R 東日本を懲戒解雇となりました。元運転士はJ R 連合の支援でJ R 東日本会社を提訴、その後、和解して社員に復帰できましたが、運転士ではなく駅員としての復帰となりました。2012年には刑事訴訟として「強要罪」の有罪判決が確定しました。しかし、加害者である7人とJ R 東労組は未だにこの事件を「えん罪」であると主張し続けています。

三鷹電車区事件の概要

J R 東労組の組合員であった三鷹電車区運転士が、1999年9月、旧知の仲間と行ったレクリエーションに他労組（J R 連合）の組合員がいたことを理由に職場で糾弾・恫喝され、ついには組合を脱退させられることとなりました。その後、J R 連合傘下の組合に加入したものの、嫌がらせはエスカレートし、列車乗務中の運転を妨害するような行為も行われました。職場で行われたJ R 東労組の行為をJ R 東日本会社の職場の管理者らは黙認し、その運転士を出向させて事態を収めようとしていました。これに対して、J R 連合はこの運転士を支援してJ R 東日本会社を提訴し、2008年7月、再び運転士として復帰することができました。

多発する不審事象

J R東日本管内では2018年2月以降、落書き、運転台ドア凹み、窓ガラス破損、不審火、線路上に自転車、留置車両の流転などの不審事象が多発し、各マスコミも報じていますが、大量脱退の動きとの直接的な関係性は定かではありません。一部事象については内部犯行的な見方もありJ R東日本会社も注意喚起をしています。J R東日本会社は、職場をはじめ、列車の運転席や客室内にも防犯カメラを設置するなど対応を強化しています。さらに、鉄道警察隊など警察との連携を強化し警戒を強めている状況です。

また、J R連合の結成当初などJ R労働界に大きな影響を及ぼす動きがあったときには、線路内の置き石、東海道新幹線のレールにチェーンやワイヤーが巻かれる事象、線路上にコンクリートが置かれる事象や、新幹線の座席に無数の置き針が発見されたこともありました。さらに遡れば、国鉄分割民営化前後には、多くの内ゲバ事件（新左翼内セクト間抗争の襲撃事件）が発生しました。

【国鉄・J R関係の主要な内ゲバ事件】

〈不審事象の件数〉

2018年3月 50件
4月 150件
5月 210件
6月株総で計530件
・
9月4日で計760件

〈不審事象の内容〉

- ・運転台ドア凹み
- ・線路上に自転車などの放置
- ・留置車両の流転
- ・不審火
- ・設備・備品の盗難
- ・窓ガラス破損
- ・落書きなど

発生日	被害者	役職名（当時）	犯行声明
1980年 9月22日	K.M（重傷）	動労中央本部教宣部長（後のJ R総連副委員長）	革労協
1985年 11月11日	T.Y（重症）	動労中央本部書記	中核派
1986年 9月 1日	M.M（死亡）	真国労大阪地本書記長（他8名重軽傷）	中核派
1987年 2月23日	S.M（重傷）	動労中央本部副委員長（後のJ R東海労委員長）	中核派
1987年 5月18日	H.S（重傷）	J R東労組拝島運転区支部委員長	中核派
1987年 8月29日	S.M（重傷）	J R東労組千葉支部副委員長	中核派
1987年 10月30日	A.K（死亡）	J R東労組田端分会組合員	革労協
1988年 3月 3日	M.M（死亡）	J R東労組高崎地本委員長	中核派
1989年 2月 8日	K.K（死亡）	J R東労組水戸地本組織部長	中核派
1989年 12月 2日	T.T（死亡）	J R総連総務部長	革労協
1991年 5月 1日	Y.M（死亡）	J R東労組水戸地本組織部長	中核派
1993年 8月27日	N.T（死亡）	J R貨物労組役員（他1名重傷）	革労協
1995年 11月28日	I.Y（重傷）	J R東労組情宣部長	中核派

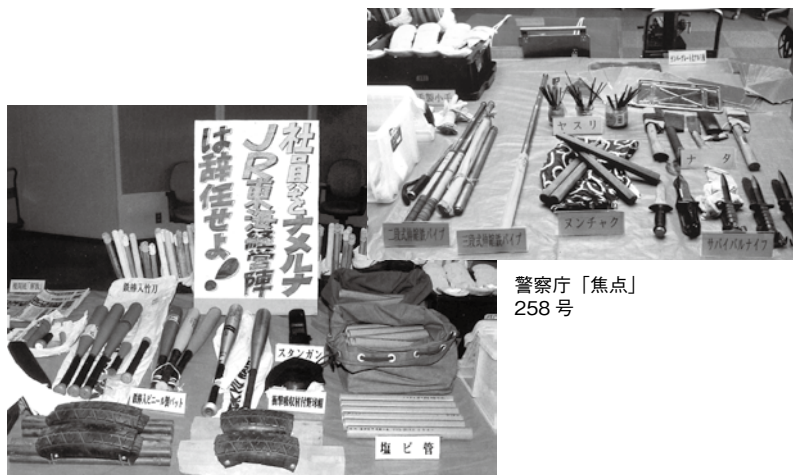
線路上に自転車 無人列車動く

J R東不審事象多発

JR東日本管内で今年3月以降、不審事象が多発している。主な不審事象は、運転台ドア凹み、線路上に自転車などの放置、留置車両の流転、不審火、設備・備品の盗難、窓ガラス破損、落書きなど。3月以降、不審事象が多発している。主な不審事象は、運転台ドア凹み、線路上に自転車などの放置、留置車両の流転、不審火、設備・備品の盗難、窓ガラス破損、落書きなど。

読売新聞朝刊 2018.5.28

過去の警察などによる革マル派のアジトの摘発の際には、要人の自宅の鍵の複製や、盗聴装置など、様々な物品が発見されました。革マル派の非公然部隊が暗躍し、盗聴、不法侵入、暴力（ゲバ）、誘拐などの犯罪行為を常とう手段として行っていたということも明らかとなっています。



警察庁「焦点」
258号



JR連合の結成と民主化闘争

《JR連合の結成》

1987年4月1日JR発足時に「鉄道労連」（後のJR総連）は組織人員約13万人の最大組織ではありましたが、その組織運営においては様々な問題を抱えていました。とりわけ鉄道労連内における旧動労組合役員の革マル派浸透問題が解明されないまま、国鉄改革前後に発生した内ゲバ事件（新左翼内セクト間抗争の襲撃事件）が組織の前途に暗い陰をなお残していました。

このような状況の中で、1990年、政府が国鉄清算事業団職員の雇用対策としてJR各社への追加採用の再申請を行ったことに対して、JR総連はJR経営への政治介入だとしてこれに反発、直後の第5回定期大会において「スト権の確立、JR総連への委譲」を突如提起しました。

このJR総連の独善的な組織運営に反発して、東海以西の各単組は相次いでJR総連を脱退し、各鉄産労と合流し、1992年5月18日、加盟10単組7万6千人による新たな産別組織として「JR連合」が結成されました。その後、JR総連・JR東労組から脱退したJR東新労とJRグリーンユニオンをはじめ、関連グループ労組などを組織化・合流し、現在では8万3千人のJRを代表する産別組織となっています。



《JR連合が取り組む「民主化闘争」》

1999年1月のJR連合賀詞交歓会において、葛野JR連合会長（当時）が挨拶の中で、「JR労働者の現況は三極構造下にあり、JR労働者の社会的地位は低くおかれている。東日本においては、JR東労組一辺倒の労政が敷かれ、そこに働く組合員が辛酸を舐めているという状況である。東日本エリアにおける社会正義の確立とJR労働運動の社会的地位確立のために、東日本の民主化をしよう」と、力強く訴えました。

この「民主化闘争宣言」を皮切りに、同年6月JR連合第8回定期大会で「東日本における民主化促進」を方針化し、以後、JR連合は全力を挙げて民主化闘争に取り組んできました。その後、あわせてJR北海道、JR貨物における民主化闘争にも取り組んできました。JR発足後30年以上が経過しましたが、未だ解決できていない大変重要な課題であり、かつ解決にむけて困難な闘いとなっています。



国会で度々審議されるＪＲ総連と革マル派の関係

国会でも、衆議院予算委員会や国土交通委員会などで自民党議員などが度々質問に立ち、ＪＲ総連と革マル派の関係について政府の見解を問い質しました。

2010年8月3日
衆議院予算委員会



〈第185回国会 国土交通委員会 2013年11月22日 衆議院ホームページから抜粋〉

ＪＲ北海道のレール検査データ改ざん問題において平沢勝栄衆議院議員（自民党）が参考人として招致されたＪＲ北海道野島社長（当時）に行った質疑内容

・・・何でそこまで労働組合をかばわなきゃならないんですか。ちなみに、ＪＲ北海道にはＪＲ北海道労組というのがあって、その上にはＪＲ総連があるわけでしょう。その組合が八十数%の加盟率ですよ。そこが一番の大きな力を持っているんでしょう。そこで、いろいろな報道等にも出ていますが、組合が言うことを聞かないとかということではいろいろな問題があるということがはっきりと報道にも出ていますよ。そういう問題があるんじゃないですか。

・・・報道では、経営幹部が何と言っているかということ、組合が言うことを聞かない、組合が強くてガバナンスがきかない、こういうことを言っているということが日本経済新聞に出ています。・・・ＪＲ北海道労組、ＪＲ北海道の中で一番強い組合、この組合は、有名な話ですけども、ほかの組合を一切相手にしない。例えば、ほかの組合の者と休憩中でも話をしちゃいけない、ほかの組合の者とは飲食もしちゃいけない、ほかの組合の者の結婚式にも出ちゃいけない。これは大変厳しい規律がまかり通っているようにですけども、こういったことがまかり通れば、当然のことながら、職場での人間関係、あるいはいろいろな連係プレーがうまくできるはずがない。

・・・ＪＲ北海道の最大の組合、ＪＲ北海道労組、これは上部団体はＪＲ総連です。ＪＲ総連については、政府が質問主意書の回答の中で何と言っているかということ、影響力を行使し得るそれぞれの立場に革マルが浸透している、こう言っているんです。・・・

メディアによる異常な実態に関する情報発信

ＪＲへの革マル派浸透問題の実態が週刊誌や書籍などで現在まで指摘され続けています。

「なぜ2人のトップは
自死を選んだのか」
吉野次郎 著



「マンダローブ」
西岡研介 著



週刊東洋経済
2018.6.16, 6.23, 6.30



日経ビジネス
2018.6.25



JRグループを取り巻く環境変化

これからJR産業を取り巻く環境は大きく変化していきます。超少子高齢化にともなう労働力不足もいっそう深刻さを増していくこととなります。その中で、労使ともに、迅速かつ柔軟に対応していかなければなりません。例えば、長時間労働の是正、ワークライフバランスの実現や、育児・介護・治療と仕事の両立、高齢者雇用のあり方などの働き方の見直しが求められています。さらには、AI、IoTをはじめとする第4次産業革命による働く環境の変化にも対応していくことが求められています。

当然ながら、労働界の民主化を進めなければならないJR北海道会社、JR東日本会社、JR貨物会社においても、この変化に対応しながら働く者が生き活きと働ける環境を築く必要があり、真に自由で民主的な労働組合と建設的な労使関係なくしては、この荒波を乗り越えていくことはできません。

JR連合は、加盟組合とともに、働く者の立場から能動的に対応していく考えであり、各種労働政策課題、産業政策課題に果敢に取り組んでいきます。

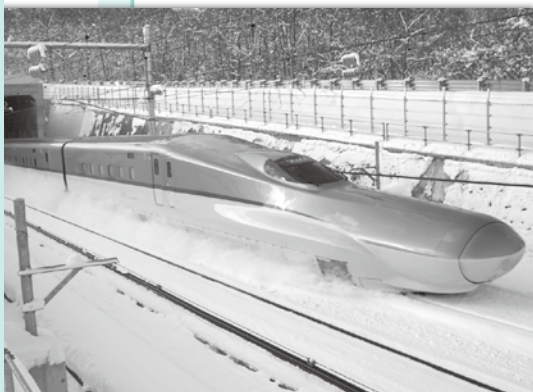
働く者の環境の変化

○働き方の見直し

- ・長時間労働の是正、ワーク・ライフ・バランスの実現
- ・育児と仕事の両立、介護と仕事の両立、治療と仕事の両立
- ・高齢者雇用のあり方、定年延長
- ・非正規労働者の処遇改善 など

○AI、IoTによる働く環境の変化

- ・業務の見直しと生産性向上
- ・人材育成や教育
- ・労働移動への対応



JR北海道・JR東日本・JR貨物を取り巻く環境の変化

○JR北海道

- ・国による経営基盤の強化に資する前向きな設備投資に対する支援（2年間総額400億円台）
- ・監督命令にもとづく四半期ごとの計画の進捗検証
- ・「単独では維持することが困難な線区（10路線13線区）」問題
- ・北海道新幹線青函トンネル高速走行化
- ・北海道新幹線札幌延伸（2030年度）
- ・北海道新幹線札幌駅前開発 など

○JR東日本

- ・東京オリンピック・パラリンピックにむけた「JR東日本2020 Project」
- ・品川新駅開業プロジェクト
- ・グループ経営ビジョン「変革2027」の実現化

○JR貨物

- ・現中期経営計画と将来の上場を見据えた動き
- ・青函トンネル共用走行問題への対応
- ・マルチテナント型物流施設「東京レールゲート」建設
- ・総合物流企業への飛躍

JRグループのすべての労使にあるべき労働組合・労使関係を築く

本来、「労働組合」は働く仲間を幸せにするための組織であり、組合員に寄り添った助け合いや世話役活動が原点です。仕事上の課題はもとより、生活上の悩みや相談にも向き合い、仲間が活き活きと働き、豊かな人生を実現するために活動する組織です。

また、JRグループは、グループ会社や協力会社を含めて、多くの社員の連携により列車の安全運行をはじめとするすべての業務が成り立っています。現業－非現業間、系統間、管理職－一般職間、本社－支社間、JR会社－グループ会社－関連・協力会社の相互間など、あらゆる関係の中において、常に“コミュニケーションエラー”が発生し得ます。会社組織の指揮命令系統だけでは全てを把握できません。だからこそ、各職場で日々何が起きているか、働く者が何を感じ、どんな課題認識と現状を改善する知恵を持っているか、感情も含めてタイムリーに汲み取って把握し、職場実態に即した建設的な提言・チェック機能を行うことも「労働組合」の大事な役割です。

そして、「労働組合」は、会社と敵対するためのイデオロギーを優先するような組織ではなく、組合員のため、会社の将来を真剣に考える、自由で民主的な組織でなければなりません。そこに組合員が集い、主体的に声をあげ、皆で連携・協力し、助け合い支え合うことが大切です。

まともな「労働組合」がきちんと機能し、会社が誠実に応えるという関係こそが、働く者の想いや行動を繋ぎ合わせ、安全を基礎とする健全なJRの事業運営と発展、ひいては、国民・利用者から信頼される社会的役割を果たすための基盤となります。こうした労働組合像・労使関係像こそが「あるべき姿」であり、JR労使はその実現のために不断の努力を続けなければなりません。

私たちJR連合は、1992年にJR総連と決別してJR連合を結成し、「あるべき労働組合像・労使関係像」を一貫して追求し続けています。一部の会社内に見られるような“組合不要論”が蔓延し、大半が「労働組合」に未加入となっている現状を放置しておいては、活力あふれる職場や会社を築き、将来に亘って社会的役割を果たし続けることはできないと考えます。

これまでJR東日本、JR北海道、JR貨物において、JR連合の加盟組織は少数派に留まってきましたが、JR連合は、一刻も早く、真に自由で民主的な労働組合の勢力を拡大するよういっそう運動を展開し、健全で建設的な労使関係の構築に全力で取り組んでいきます。

また、未組織のグループ企業も多くある現状を直視し、JRグループが一層、日本及び世界の経済・社会の発展に寄与できるよう、各種取り組みを強化していきます。

JRグループの持続的な発展にむけ 組織課題の解決にご支援・ご協力をお願い致します