

民主化闘争情報

No. 1028
2020年3月9日
発行 日本鉄道労働組合連合会
(JR連合)

2月10日にJR東労組から分裂し新たに結成された「JR東日本輸送サービス労働組合(略称: JTSU-E)」、さらには2月17日にJR東労組のJRバス関東本部の一部が脱退し新たに結成された「ジェイアールバス関東労働組合(略称: JTSU-B)」の両組織は、2月22日、**新産別「日本輸送サービス労働組合連合会(略称: JTSU)」の結成**大会を開催した。

同日の朝日新聞DIGITALには「JR東最大労組から分裂2,400人が新産別を結成」という見出しで記事が掲載され、**「新産別や新労組は、会社側と厳しく向き合う姿勢をみせることで、JR東労組などの既存労組との差別化を図る考え」と**の内容が報じられた。また、**これら一連の動きの中でJR東労組内から一定数の組合未加入者が生じたと見られており、分裂と相まってJR総連・JR東労組の組織人員数はさらに大きく減少したものと**見られている。

新産別「日本輸送サービス労働組合連合会」結成

JR総連・東労組の組織瓦解が一気に加速！

こうしてJR総連、JR東労組は組織瓦解の動きが加速しているが、一方で今回の組織分裂は組織温存を企図した革マル派の戦術とも巷間言われているのは既報で紹介した通り。では、もしそうであるとすれば、組合員をも巻き込んだ骨肉の組織対立までして生み出した新たな産別組織の真の狙いをどう解釈すればよいのか？

分裂を隠れ蓑に党派性を隠し、運輸業界に働く様々な仲間を取り込む意図の表れ?!

JTSUのHPに「基本目標」が掲載されている。そこには、「**JR東日本グループをはじめとした日本の輸送サービス企業で働く、非正規労働者を含めた全ての労働者で構成する組織**を目指し…」とある。同じくHPに掲載されている「輸送サービスビジョン『スタート2024』」には「JR東日本運輸サービス、JR東日本ステーションサービス、JR東日本クリエイションサービス、JR東日本環境アクセス、JR東日本・各鉄道サービス」といった**具体的なグループ会社名が列記**されているほか、「**鉄道、バス、タクシー、トラック業界で働く者たち**の議論の場の確保」との記載もある。

こうした状況を踏まえると、**JR東日本における組織拡大の芽が完全に絶たれようとしている今、組織分裂を隠れ蓑にしてその党派性を隠しながら、今度は、JR東日本グループはもとより、JR以外の様々な交通運輸で働く労働者へ触手を伸ばすという意図の表れ**と見ることはできないだろうか。運輸業界には、バイク便の運転手といった、ギグワーカーとして働く立場の弱い仲間が数多くおり、そうした仲間を彼らが組織化のターゲットとして虎視眈々と狙っているとしたら、それこそ運輸業界全体に革マル派の浸透を許すという忌々しき事態を生じかねないのである。

JR産業及び運輸産業の健全な成長には民主的な労働組合の存在が不可欠！

私たちは今後もJR産業、そして運輸産業を健全に成長させていかなければならない。そのためには、あらゆる企業において**将来を見据えた民主的な労働組合の存在と健全かつ強固な労使関係の構築が必要不可欠であり、それこそが非民主的組織の浸透を防ぐ防波堤となると強く確信する。**

JR連合は、そうした認識に基づき、今次策定した「JR連合ビジョン」を高らかに掲げ、加盟単組とともにその役割を果たし続けるとともに、関係主体にその意義や役割を訴え続けていく。