

民主化闘争情報

No. 1008

2018年9月28日

発行 日本鉄道労働組合連合会

(JR連合)

9月26日、JR連合加盟の貨物鉄産労の九州地区本部が、JR総連・日貨労から脱退した九州保全センターの仲間を新たに迎え入れた。地殻変動とも言えるようなJR東労組の瓦解は、同じくJR総連傘下の日貨労にも少なからず動揺をもたらしており、良識ある日貨労組合員が組合員不在のJR総連・日貨労の運動に見切りをつける動きはますます加速していくことだろう。

貨物鉄産労・九州地区本部が青年1名を組織拡大

勇気ある決断！！日貨労から貨物鉄産労へ

組合員を置き去りにした組織内部の混乱は依然続いている！？

日貨労においては、関東地本の元委員長の顧問委嘱の動きをめぐり表面化した本部―地本間の内部紛争について、本年6月の本部定期大会で一定の解決を図ろうとした。しかし、同大会における代議員らの発言からは未だ問題解決に至っていないことが浮き彫りとなったことがうかがえる。さらに、関東地本定期大会では、この間、反本部的な言動をしてきた委員長や元委員長らが執行部から退くかたちとなり、“臭い物にはフタをする”ように事態を收拾しようとしたようだが、組織内部には不信の火が燻り、混乱は収まる様子はないようだ。また日貨労は、夏季手当交渉において「労働組合として毅然とした対応をせざるをえないことを指摘しました」との見解を明らかにしたが、これが春闘交渉時の「不退転の決意」を改めて匂わしたものか、何を意味するのかは不明だが、組織内の一体感がない中では空虚な遠吠えにしか聞こえない。

JR貨物の経営安定化のための政策課題解決にむけ 真に民主的労働組合・労使関係が必要不可欠！

JR貨物は西日本豪雨災害の山陽本線寸断や、北海道胆振東部地震の影響により大きな減収となっている。新たな経営基盤強化施策として東京貨物ターミナル開発の効果が期待される中、JR北海道の「維持困難線区」の問題、北海道新幹線高速化に伴う青函トンネル共用走行の問題、異常時の代替輸送の問題など、大きな経営課題が山積みでもある。

JR連合は、貨物鉄産労とともに、関係省庁との協議やJR連合国会議員懇談会をはじめとする関係議員と連携した取り組みなどを通じて、貨物鉄道産業の将来のあり方を見据えた政策活動を展開していく。

真のパートナーはJR連合・貨物鉄産労しかあり得ない！