

本紙で伝えてきたJR総連とJR東海労との内部対立について、JR総連はJR東海労の制裁を検討する「統制委員会」の立ち上げを6月の定期大会時に行ったが、その報告・制裁の決定を行うべく、9月12日に臨時大会を開催することが分かった。

“定期大会”から“統制委員会”に機関決定違反の事実関係調査や制裁内容の検討について諮問された場合、統制委員会は調査・検討を実施し、その内容を“定例”の定期大会・中央委員会で報告するのが通例だが、わざわざそのためだけに臨時大会を開催するのは異例だ。こうしたところにJR総連の“JR東海労、憎し”“JR東海労とさっさと決着をつけたい”との考えが透けて見える。

JR総連、9/12に「第41回臨時大会」を開催！ ついに“憎きJR東海労”を制裁か…！！

JR総連は8月23日、連絡文書を発信して代議員の招集を行ったが、全員が専従役員ではなく、職場の勤務調整も必要な中、大会当日まで3週間を切っており、極めて性急に過ぎる印象だ。JR各社では、勤務シフトの発表は前月25日というルールがある。しかも先月は、8月25日が日曜のため、平日の8月23日に発表を行う中、9月12日に臨時大会を開催するというのだから、早々に‘片づけたい’といった意思が強く働いていると見ることができる。ちなみに、機関紙等での周知はしておらず、傍聴も呼ばないとのことで、ごく内輪で秘密裡に進めたいという意図も感じる。

統制委員会がどのような報告を行い、実際に制裁を行うのか、制裁を行うのであれば制裁内容はどのようなものになるのかは現時点で不明だ。ただ、加盟単組がJR総連と対立し、制裁処分を受けたJR九州労等の過去事例に照らせば、「除名」といった重い制裁が科される可能性は十分にある。

JR貨物労組で組合員(北海道5名・東海4名・関西5名)が続々と脱退

ところで本紙では、JR総連とJR東海労との一連の内部対立は、一般組合員には全く関係のない話であり、「組合員不在の運動」の展開に過ぎないと指摘してきた。しかし、機関紙「JR貨物労組」第561号(2024/8/15付)には、JR総連とJR東海労との内部対立の代理戦争とも言えるJR貨物労組・津崎修関西地方本部委員長とJR東海労新幹線関西地方本部との裁判闘争について、各地方本部でも津崎委員長を支援する取り組みを展開していくことが記載されており、改めて「組合員不在の運動」が組合員に近い組織である地方本部でも展開されていることが読み取れる。

こうした闘争は、JR東海労側に徹底攻撃されている津崎氏本人にとっては心強いのだろうが、一般組合員とは全く関係がなく、組合員が抱える想いとは全く関係のないところで物事が動いていく。

JR貨物の将来性や労働条件に悲観して退職する若手社員も少なくない中、そうした“組合員不在の運動”の展開が招いた結果なのか、2023年度中、津崎委員長のお膝元である関西地本で5名、北海道地本で5名、東海地本で4名と全国的に組合員の脱退が続いているとJR貨物労組第40回定期全国大会で代議員が明らかにしている。

“組合員不在”の運動を展開する組織を見切り、JR連合への総結集を！

脱退理由については、“組合費の水準”や“JR貨物労組の組織・運動への不満”等が挙げられていたと、これも前述の大会内で明らかにされている。コロナ禍以降、若年層の自己都合退職者が増加基調にあり、特にJR総連の組合員が多いJR北海道やJR貨物ではその傾向が顕著だ。ここ何年かは、年間の採用数と自己都合退職者数が同等、または退職者数が上回るという状況で、それが収まる気配もない。そんな時、組合員の想いに耳を傾けず、よく分からない組織の論理で加盟単組間での対立を繰り返し、“組合員不在の運動”を展開する様は、多くの組合員が最も嫌う労働組合の姿だろう。

こうした組織には1日でも早く見切りを付け、JR連合加盟の各労働組合へ加入することが得策だ。各々の組合員の勇気ある決断を、私たちはいつでも待っている。