

2023年9月下旬、JR連合に「葛西明」なる差出人から「組織内組織の組合結成を認めない緊急声明」というJR総連が9月8日付で決議した声明文が届いた。差出人住所は、JR総連の所在地である東京都品川区のものとなっているが、消印は「大阪」となっている。同声明文は、JR総連のホームページ等では公開されておらず、内部告発の文書と見られる。

そこには、“JR東海労関西新幹線地方本部役員らがJR総連とJR東海労中央本部の意向に反して行った、JR東海グループ会社「関西新幹線サービック」内における新労組「JRサービック労働組合」の結成は認めず、JR総連は問題解決に向けて組織の指導を行っていくとともに、さらに加盟の他単組に対しても同様の取り組みを求める”旨の内容が書かれている。JRサービック労組は、本年8月、JR東海労関西新幹線地方本部の役員・組合員のうち、関西新幹線サービックに出向している役員らが中心となって突如立ち上げた労組であり、結成集会が9月1日に開催された。

「JRサービック労組」結成に関する内部告発の文書がJR連合へ JR総連で内部対立が勃発か！？

JR7社は、それぞれの関連企業とともにグループ企業体での事業運営を行っている。そのため、労組側もそれぞれのグループ企業に労組を立ち上げ、いわゆる“グループ労連”での活動を行っている。こうした労連を、JR連合では「エリア連合」と呼び、運動を展開する上で大きな役割を果たしている。他方、労組が無いグループ企業も存在するため、そこへ新たに労組を立ち上げることも、JR連合やエリア連合の大きな課題ともなっている。

こうした取り組みの前提や課題はJR総連も同様だ。だからこそ、新たな労働組合の立ち上げは本来、JR総連としてもJR東海労としても喜ばしいはずの「成果」であり、ホームページや機関紙で大々的にお知らせするような話だ。だが、結成から約3か月が経過する今月に入っても、そうしたJR総連側からの情報発信は何もなされていない。つまり、冒頭で紹介した声明文の通り、“JR総連としては結成を到底認められない”というのは事実なのだろう。

JR総連の運動に背を向け始めたJR東海労の“うごめき”

JR東海では、JR東海ユニオンの組織率が100%に近くなる中、昨今のJR東海労は往時と比較して組織人員を相当に減らし、団体交渉で物事を解決するというよりは、第三者機関での闘争活動に注力している。これは、労使間での影響力が低下し、言わば労使関係が破綻してしまっていることの裏返しと言えよう。彼らが広報している「年休裁判」や「54歳原則出向に反対する裁判闘争」などはその典型と言える。こうした姿勢は、JR総連運動を牽引するJR北海道労組やJR貨物労組、JR東労組には見られず、運動の方向性に明確な違いがある。第三者機関活用は、むしろJR総連・JR東労組から分裂した「JR東日本輸送サービス労組」に強く見られるスタンスだ。また、JR東海労内では、組織人員の減少という現実を直視し、企業内労組の枠を超え、「一般労組化」して生き残りを図るべきとの意見も出ているという。これは、「横断的労働組合の創造」を標榜し、グループ企業における組合員の獲得や個人の組合加入を積極的に進める、やはりJR東労組から分裂した「JRひがし労」の組織戦略と相通ずるものがある。こうした動きには、JR東海グループのみならず、JRグループ企業全体で警戒していくことが必要だ。

方針の逸脱にJR総連や他単組はどう向き合うのか

以上の情報を勘案すると、JR東海労関西新幹線地方本部の役員らが、JR総連やJR東海労中央本部の意向に反した取り組みを展開していることは間違いなく、即ちJR総連内に方針を巡って内部対立が生じている。JR総連は前述の声明で、新労組の立ち上げは「統制違反に該当する恐れ」があると述べており、今後どう事態に対処し、とりわけ来年1月26日の「第46回定期中央委員会」で統制処分等を行うのかどうか。。。また、JR総連は加盟単組にも問題解決に向けた取り組みを求めているが、中央本部と関東地方本部との間に内部対立を抱え、「総団結方針」を掲げてその事態收拾に取り組んできたJR貨物労組こそ、こうした方針の逸脱には鋭く反応すべきだが、さぞかし強い‘指導性’を発揮するのでは。。。お手並み拝見だ！