

## 国労東日本本部大会執行委員長挨拶

第 31 回東日本本部定期大会に結集された代議員並びに傍聴者の皆さん大変ご苦勞様です。また暑い中、そしてご多忙の中、私どもの大会にお越しいただきましたご来賓の皆様は心より御礼を申し上げます。

有難うございます。

私は、東日本本部執行委員会を代表して 4 点に絞って申し上げ、ご挨拶にしたいと考えています。

さて、一点目は、政治課題についてです。

「安倍一強政治」と言われ続けた安倍政権の支持率は急落し、一時期、政権の「危険水域」といわれる支持率 30%のラインを超えたと報じられ、その後 8 月 3 日の内閣改造で多少支持率は上昇したと言われてはいますが、依然、不支持が大きく上回るなど、「政権のおごり」との批判の声が拡大し、安倍首相への不信が高まっています。

一方、憲法改正に執念を燃やす安倍首相は、内閣改造時の会見で慎重な言い回しに変化しているものの、5 月 3 日の憲法記念日に日本会議に送ったメッセージで「2020 年」と期限を設け、憲法 9 条を含めた憲法改正を実現すると明言し、早ければ次の通常国会に改憲発動を目論んでいるようです。しかし、連立与党内からも公然と異を唱える発言が出るなど政権内の足並みの乱れ、国民意識との乖離など暴走政治に陰りも出ています。

安倍政権は、緊迫する米朝関係に対する国民不安を背景に国民の支持回復を図ろうとしているようですが、米朝関係の関係回復に積極的に動こうとせず、耽々と強行採決した安保関連法の「存立危機事態」とする集団的自衛権行使に向かおうとしています。

私たちは、こうした安倍政権の暴走政治に終止符を打つためにも、10 月解散説などもささやかれています。一昨年前の参議院選、そして仙台市長選で結果を出した野党共闘をさらに発展させ、来たる総選挙に向け、改憲発動を阻止する「3 分の 2 の勢力割れ」を何としても実現させていかなければなりません。

また、秋に召集される臨時国会では、働き方改革実現会議がまとめた長時間労働の是正や同一労働同一賃金などを盛り込んだ「実行計画」を立法化する「働き方改革関連法」と「労働基準法改正」などの労働法制の改悪への動きも加速しています。

私たちは、安倍政権が目指す「戦争の出来る国造り」「世界で一番企業が活躍しやすい国造り」の政策に対し、全労働者を巻き込んだ大衆運動の強化で反撃していかなければなりません。

是非、中央・地方での運動の拡大を図り、「反安倍、反自民」の大きなうねりを一体となって構築して頂くことをお願いしたいと思っています。

二つ目は、原発事故に起因した現状についてです。

東日本大震災及び東京電力福島第一原発事故から6年5カ月が過ぎました。

東日本大震災からの復興は、歩みは遅いにせよ着実に進んでいます。しかし、原発事故による復旧・復興は遅々として進んでいません。一見、国による五年間との帰還計画が示される中で、住民の帰還に向けた除染やインフラ整備が進み、帰還困難区域以外の自治体が帰還方針を決め住民帰還を促しています。しかし、放射能への不安に加え、長引く避難で生活基盤が避難先に移行する中で帰還する住民は、極、少数に留まっています。一方、「自治体の帰還を後押しする」とした常磐線の復旧工事は着実に進み、昨年までの運転再開区間に加え、本年4月には浪江～小高間が運転再開され、残る竜田～富岡間が本年10月頃を目標に、富岡～浪江間を19年度末までを目標に運転再開を目指すとし、復旧作業が進められています。確かに残された区間は、放射線の空間線量が高い区間だけに作業自体への不安が大きいことも認識し、作業箇所へのモニタリングポスト設置や作業員個々の積算計の携帯と管理、特殊健康診断による健康管理など、労働環境の整備をJR東日本会社に求め、その環境改善をさせるなど、当該の水戸地本と連携を図りつつ取り組んできました。

そうしたインフラ整備などとは裏腹に、残念ながら東京電力福島第一原発事故の収束作業は難航し、汚染水対策の切り札とされた「凍土遮水壁」の効果も出ておらず、廃炉に向けて最も難関と言われている熔融燃料（デブリ）の取り出し計画も定まらないなど、廃炉に向けたロードマップに大きな懸念が出ているのも事実です。

私たちは、鉄道の復旧作業において安全・安心を担保に鉄道マンとしての使命を果たしつつも、東京電力福島第一原発事故を風化させることなく、現状を全国に発信していかなければなりません。改めて原発再稼働を許さず、脱原発、再生可能エネルギーへの政策転換を求める運動を強めなければなりません。

三つ目は、私たち国労の喫緊の課題である組織拡大についてです。

昨年は、2006年のJR東日本との一括和解以降、組織拡大数が最少に止まってしまいました。組織の高齢化も要因の一つですが、分会機能の低下が大きな要因と言えるだろうと思います。

この間の取り組みにおける経験と成果は、組合員それぞれが認識されているだろうと思います。一つの取り組みや一つの闘い、行動で周りの仲間が国労加入を決意するものではありません。職場での「世話焼き役」活動や仕事上での信頼を得る、日常の係わりの中で拡大に結び付いているわけです。

そうした日常の努力や組合員の意識を組織的なものにするためにも分会や班を如何に整備し、活性化するか、組織拡大の結果にこだわるために各級機関役員が目の色を変えて取り組むかが問われています。

第86回定期全国大会では、昨年度までの「組織対策費」をやめ、新たに「組織拡大行動資金」を徴収することになりました。このことは単に名称を変え、各エリア本部、地方本部が蓄えるための「資金」ではなく、文字通り「組織拡大資金」として最大の成果を作り出すための活動資金です。

東本部は、「組織拡大」の取り組みが、組織の存亡をかけた取り組みであるとの認識で、これまで以上に地方本部を動かし、分会を動かす、そして結果は、班・分会が

作り出す、そんな組織的な取り組みに全力をあげていく決意です。

組合員、各々が置かれている環境や条件の違いはあるでしょう。しかし、環境や条件を言い訳にせず、決して“焦らず”、“あきらめず”、そして、粘り強く、結果にこだわる組織拡大の取り組みを全職場から展開していきたいと思いをします。

四つ目は、労働条件改善の闘いと安全安定輸送確立、そして生活の足を守る課題についてです。

今年も各地で大雨の被害が多発しています。とりわけ九州北部豪雨災害は多くの被害をもたらしました。改めてお亡くなりになった方のご冥福と秋田などでの大雨災害を含め、被害にあった皆さまに心よりお見舞いを申し上げたいと思いをします。JR九州では、現在も久大本線と日田彦山線の一部が不通となっています。JR東日本でも2011年の豪雨水害で只見線会津川口～只見間が、そして2015年に土砂流入により山田線の一部が現在も不通となっています。山田線は2019年3月の全面的な運転再開に向け工事が進められ、只見線は、福島県、関係自治体との協議により「上下分離方式」による復旧に向け動き出したようではありますが、度重なる自然災害が過疎地化の進行に拍車がかかることのないよう、早期完全復旧と合わせて、公共交通としての持続可能な災害に強い鉄道のインフラ基盤を確立する必要が求められています。

また、労働条件に関わる課題は、平成28年度の鉄道事業の黒字化を目指し、その実現を果たしたJR貨物会社での労働条件改善を求める闘いなどの課題は、国労本部が中心に行われていますが、国労全体で見れば、JR貨物などを除いて基本的にエリア本部の課題ではあります。少数組合に陥っているとは言え、職場での声や要求を的確につかみ、その改善に取り組む姿勢を貫く、国労運動の伝統と経験を持つ私たちだからこそ、スパイスの効いた主張や要求が出来ることに確信を持ち合いたいと思いをします。しかし、そこだけに止まっていたは多数派への道は開けるものではありません。

労働条件改善の取り組みは、JRグループで働く労働者全体の「底上げ」という観点で、関連労働者の労働条件引上げという課題も国労として負っていることも事実です。関連労働者の組織化という取り組みと合わせて国労全体で労働条件の底上げ目指す取り組みも進めていかなければなりません。

JRグループでは、JR本体のあらゆる部門での業務委託が進められる一方、労働条件が切り下げられ、我慢と長時間労働が蔓延している実態も明らかになっています。急激な労働人口の減少を本体業務のスリム化と業務委託によるコストダウンで乗り切ろうとするJRグループ全体の経営姿勢が、安全を脅かす様々な事故やインシデントを発生させている状況を放置することは出来ません。改めて、エリア本部、各地方本部が「仕事・安全総点検運動」を通して職場の問題や要求を集約し、団体交渉で解決を求める運動の強化を追求しなければなりません。

そして、職場で目に見える国労らしい運動を展開し、組織拡大につなげる、「全ての取り組みの集約点は組織拡大だ」ということを合言葉に、向こう一年間、全組合員の奮闘を要請するとともに、東日本本部執行委員会がその先頭に立って奮闘する決意を申し上げ、東日本本部執行委員会を代表しての挨拶とします。

共に頑張りましょう。