

執行委員長挨拶

今定期大会もコロナ禍の中で迎えることになりました。昨年の全国大会において災害発生や感染症の拡大など想定外の事象、一堂に集められない不測の事態が発生した場合でも組合民主主義が守られるように、規約・規則の改正を行い、今大会はそれに則り開催することとなりました。常日頃から職場・地域で奮闘し、開催に当たっては、ご苦勞いただいた代議員、構成員の皆さんに感謝を申し上げます。

大会開催にあたり、東日本本部執行委員会を代表し何点か挨拶を申し上げます。

1点目は、平和と民主主義を守る取り組みの強化についてです。

今年2月のロシアによるウクライナへの軍事侵攻による戦争の長期化、加えて台湾情勢をめぐる緊張の高まりの中で77年目の広島・長崎の原爆の日を迎えました。広島平和宣言で松井市長は、「国民の生命と財産を守る為政者（いせいしゃ）が国民を戦争の道具として使い、他国の罪のない市民の命や日常を奪っています。そして、世界中で、核兵器による抑止なくして平和は維持できないという考えが勢いを増しています。」と警鐘を鳴らしました。

また、長崎平和宣言で田上市長は、「非核三原則を持つ国として、『核共有』など核への依存を強める方向ではなく、～唯一の戦争被爆国として、核兵器禁止条約に署名、批准し、核兵器のない世界を実現する推進力」となることを日本政府と国会議員に訴えました。

戦争はいつも市民社会に暮らす人間を苦しめます。だからこそ、私たち自らが「戦争はダメだ」と声を上げることが大事です。国労は結成以来、「戦争に反対し、アジアと世界の完全な平和」を綱領に掲げ、その実現に向けて努力をしてきました。

引き続き、「即時停戦と紛争の平和的解決を求める」ことを内外に訴えた2・28国労声明に基づき「平和の文化」を育むために全力を挙げましょう。

7月8日、参議院選挙の応援演説中だった自民党・安倍晋三元首相が白昼銃撃され死亡しました。選挙期間中に殺害される戦後例のない事件は国内外に衝撃を与えました。岸田首相は7月22日、安倍元首相の国葬を9月27日に日本武道館で行うことを閣議決定しましたが、この決定に対し世論は二分しています。

この間、「安倍一強」と言われた政治手法は社会の「格差と分断」を招き、憲法違反の「集团的自衛権の行使」を法制化し、森友・加計問題や『桜を見る会』では権力の私物化を疑われるなど、様々な問題等が指摘されてきました。さらに、犯行の動機とされている旧統一教会と自民党政治との関係も明らかにされつつある中で、国葬とする理由、根拠がすべてグレーな弔意の押しつけには反対の意を表明します。

2点目は、JRの「安全・安定」輸送確立、安心して働き続けられる労働条件・労働環境整備に向

けた取り組みについてです。

現在、JR各社はコロナ禍の中で、固定費の削減を推し進め、収入構造の変革に向けたスピードアップを図っています。JR東日本では『持続可能なグループ経営を創る経営戦略』のもと、職場・システムを超えた「融合と連携」、「柔軟な働き方」と称して、複数の駅・乗務員区等を1つの職場とした社員運用をはじめとして、本社・支社・現業機関のさらなる業務の集約化、体制の見直しなど会社発足以降、最大の組織改革を進めています。

そして、その推進力として組織横断プロジェクトや、社員の「声」「発意」である旨を巧みに利用しています。しかし、一方では、この間の各種施策に職場が追い付いていない実態や、スピードアップの中で管理職サイドも混乱し第一線の社員に満足な説明もされていない多くの職場状況も報告されています。

今後も容赦なく、ワンマン運転の拡大やドライバレス運転の実現に向けた技術開発、チケットレス・モバイルシフトの推進、技術革新による保守体制の見直し等、AIやIoT技術を活用した施策を導入しながら、生産性を一層高めてくることは明らかです。

現在、地方交渉となっている「支社再編と柔軟な働き方」、今後本格化する社員運用や働き方の変化、「安全とサービス」の観点から施策実施後の職場の状況を検証していかなければなりません。

そのためにも、10月の支社再編で実施される、首都圏本部・東北本部の発足以降、関東・東北エリア、現在の支社をまたいだ施策を注視していかなければなりません。今後、施策の当事者となるJR世代組合員を中心とした組織体制の整備は急務であり、関係地方本部のご協力を要請します。

7月25日、地方ローカル線の在り方を議論してきた国土交通省の有識者検討会が「提言」をまとめました。また、こうした動きと歩調を合わせ、4月11日にJR西日本が「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」を発表、次いで7月28日にはJR東日本が「ご利用の少ない線区の経営情報を開示」し線区別収支状況を発表しました。

今回の「提言」のポイントの1つは、例外はあるものの輸送密度1,000人未満の線区については、その存廃を含めて議論を進める、2つ目は、議論にあたっては国が鉄道事業者や地元自治体を含めた協議会を設けるという点です。

この間のJR東日本と自治体との関係、ワンマン運転や経費削減の諸施策では近隣自治体からは説明不足との指摘もされていますが、今後は、国の総合交通政策も含めた構図の中での「公共交通」の在り方が求められます。

国労の基本スタンスは、「鉄路を維持しながらあくまで地元住民や自治体の意思を尊重したバスなどの組み合わせによる地域公共交通を目指す」との立場です。ことはJRだけの問題ではなく、全国の鉄道事業者の問題でもあるだけに、そこに働く仲間たちとの課題の共有や交運労協とのさらなる結びつきによる運動強化は必須の課題です。従って、国労東日本本部としては、国や行政の制度・政策に関する問題については国労本部と、当該線区の抱える会社や自治体などに対応する問題につい

ては関係地方本部との連携強化から、JR 東日本の窓口機関として取り組みの強化を図ります。

3点目は、組織の強化・拡大についてです。

先の定期全国大会で、国労の「国労の課題と方向性」、いわゆる5年ビジョンの中間総括も示され、残された2年間精一杯取り組むことの意味統一が図られました。

今大会の資料にもある通り、現状のまま推移をしていくなれば、未だかつてない厳しい組織現状に直面しています。そして、その解決手段は組織の拡大しかありません。

昨年の大会以降〇名の拡大を図っていただきました。とりわけ、7月から8月にかけて連続して国労加入者を迎え入れることができました。

共通しているのは、この間、加入した仲間との職場での継続した繋がりが実を結んだということです。

先の全国大会で発言した東京地本の代議員は、「職場は100名中、組合加入者は国労3名と東労組3名で、自分なりに今できることは何なのかを考え、2022年1月から現在まで102名の組合未加入者と仕事終わりに意見交換を実施。愚痴や不平・不満・不安など多くの本音を聞くことができ、加入には至っていないが、周りからの誘いや相談事が増えている」と発言をしていました。

今職場では組合に加入をしている社員が圧倒的に少なく、ややもすれば労働組合加入者は奇異な目で見られるかもしれません。しかし、先ほども言ったように会社発足依頼の最大の組織改革が推し進められる中であって、効率化・合理化は人を選びません。

「柔軟・多様」「融合・連携」をキーワードに進められる各種施策の陰で、社員の不平・不満は高まっているものの本音で「声」に出すことが出来ない思いを引き出し、「声なき声」を労働組合でこそ力に変えられるという私たちの活動にいかにか結び付けるのが重要となっています。職場の「耳として口として」の活動を通して、それぞれの持ち場から国労への信頼と結集を勝ち取りましょう。

今年は1987年に国労東日本本部結成から35年の節目を迎えます。国鉄の「分割民営化」に伴い、JR東日本に対応する機関として誕生し、幾多の困難な状況を迎えましたが、今日まで「旗」を守り続けることが出来ました。コロナ禍ということもあり、記念行事は企画していませんが、11月5日には次の国労を担う「JR世代」の組合員の皆さんにお集まりを頂く学習交流会を計画しています。

「微力だけど無力じゃない」、この言葉は核廃絶を願い国連に署名を届け続ける高校生平和大使の活動のスローガンです。私自身、このスローガンに元気をもらってきました。

少数となった国労ですが、私たちの活動も「微力だけど無力」ではありません。

置かれた現状、取り巻く情勢は厳しさを増していますが、国鉄世代、JR世代が団結し、次の35年に向けた一步を踏み出せる大会としていただくことをお願いし挨拶とします。