

真の国鉄改革完遂に向けた抗議声明

JR西日本社長、会長を務めた井手正敬氏が産経新聞の取材に対し、「JR総連に革マル派が浸透している」との政府見解を唯一のよりどころに、「北海道と貨物にはJR総連の影響力が残っている」と指摘し、国鉄改革の目的の一つだった労使問題は現時点でも未解決であり「改革が終焉したとは言えないかもしれない」と発言した。

JR総連はこれまでも一貫して主張してきたように、古びた「革マルキャンペーン」という誹謗・中傷に対し「JR総連は革マル派とは一切関係ない」ことを明らかにした上で、井手氏の発言に強く抗議する。

JR総連は「労使共同宣言」の精神の下、血と汗と涙を流しながらも組合員の職場と雇用と生活を守り、鉄道の復権を成し遂げるために組合員・家族とともにたたかい抜いてきた。

その努力と実践があったからこそ、JR本州3社はJR発足当時から黒字経営を成し遂げることが出来たことは言うまでもない。

しかし、JR会社が発足して5年目を迎える中、JR総連とともに国鉄改革を担ってきた井手・葛西副社長を中心とした当時の経営幹部は、JR西日本・JR東海・JR九州と相次いでJR総連加盟単組の組織破壊に乗り出した。

井手氏らの不当労働行為や人権侵害など手段を選ばない組織破壊攻撃は、国鉄改革の精神を踏みにじり、労使関係を破壊し、独善的・官僚的支配の職場体制を実現させるに至った。

その結果が、安全よりも運行優先・利益優先の職場支配であり、1990年の国際鉄道安全会議のボイコット、91年の信楽高原鉄道事故、99年の山陽新幹線コンクリート崩落事故、2002年のJR東海道線救急隊員触車死亡事故、05年のJR福知山線列車脱線転覆事故などへと連鎖した。「責任追及から原因究明へ」というJR総連が作り上げてきた安全風土を無視した経営責任は計り知れない。

JR西日本における「日勤教育」が社会的に指弾されたことはすでに明らかだが、事故の原因を現場労働者に責任転嫁し、「評価主義」を基礎に社員間の競争を煽る風土が今なお蔓延るJR西日本の企業風土こそ、まさに「改革が終焉したとは言えない」現実である。

JR総連はいかなる組織破壊攻撃も許さず、今なお真の国鉄改革完遂に向けて奮闘するJR西労・JR東海労をはじめとする加盟各単組の仲間と共に、真実に基づく正義の道を堂々と歩むものである。

2022年10月3日

全日本鉄道労働組合総連合会