

J R 東日本労働組合

秋田ジャーナル

J R 東日本労働組合
秋田地方本部発行者 佐藤 俊樹
編集者 教 宣 部
秋田市中通6丁目7-9 秋田県畜
産会館1F

第14回本部定期大会が開催される！

秋田地本を代表して佐藤地本委員長が発言する

『脱退後の苦しさを乗り越え絆を大切にする秋田地本へ邁進！』

第14回本部定期大会が7月9日（水）東京田町「交通ビル」において開催されました。本部大会には4名の代議員、佐藤地本委員長・工藤地本書記長・高屋弘前グループ代表・加藤横手グループ代表が参加しました。また、傍聴として佐藤さん（横手グループ）も参加しました。

秋田地本から代表して佐藤地本委員長が発言し、2月の脱退した経緯、組織の在り方、職場の現状と参議院議員選挙について発言しました。

また、大会では「東北・関東地本（仮称）」の結成に向けた議論は中止する方針が承認されました。これは「JR東日本のさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」が会社から提案され、事業本部の会社との団体交渉や組合の地方組織の在り方を検討するためとしています。

本部大会での佐藤委員長の発言を掲載します。



お疲れ様です。代議員ナンバー2番・秋田地本佐藤です。地本委員長をしております。方針を補強する立場で4点について述べながら討論に参加したいと思います。

まずはご承知と思いますが、組合員25名の脱退から今後の組織展望について考えを述べたいと思います。

2月14日にJR採用組合員を始め旧秋田車両センター分会と、2月27日には旧秋田駅連分会の組合員が我が組合を離れ、JR連合傘下の組合へ加入しました。かつて加入していた時を知るJR採用組合員が発起し、国鉄採用組合員は「若手のいない組合にいても意味がない」「若手をバックアップするため」と続けました。JR連合加盟時代を知る私にしてみれば、発起した本人達に「大義はあるのか」問い質しはしたものの、それ以上説得力を持たない自分に悔み、東日本ユニオンに結集する組合員の皆さんにお詫び申し上げます。

秋田地本は3月1日開催予定だった地方委員会を、急遽各グループ代表者会議に変更して脱退の経過を報告してきました。4月12日に臨時大会を開催し信頼関係を築いていくことを約束しながら、共に最後まで東日本ユニオンで奮闘する意志固めを行ってきました。

経過を報告し、感情的な思いはグループ代表者を始め組合員それぞれあるにしても、将来を考えれば大同団結一元化にむけてJR連合加盟は重要な意義を持ち、あきらめてはいけないと思います。東日本ユニオンが結成され11年が経過している中で、「少なくとも私たちの運動の姿は見てもらっているのでは」と思います。こんな言い方が正しいかわかりませんが、JR連合に対して「もう禊は済んだのではないのでしょうか」と問いかけたい気持ちがあります。

また地方や地域において連合組織との関りが正式に可能になることは、政治や政策など幅広い視点で共闘や連帯など育まれていくことは、決して無駄にはならないと思います。外に私たちの運動をアピールする機会は重要と思います。秋田地本は連合秋田にオブザーバー加盟しておりましたが、連合組織プランで2026年に地域の中小組合や個人の受け皿となる地域ゼネラル連合が発足するに伴い、組織単体として加入する意義があいまいになることや会費の問題を考慮し、この6月末で組織の脱退を表明してきました。正式加盟の道筋を復活させることが展望に道を開くのではないのでしょうか。



合わせて東日本会社内の労働組合との連携をどう進めていくのか、本部も春闘や各期末手当の闘いでは連携を強化し奮闘していることに対し、敬意を表します。一方で事あるごとの連携から継続できる連携へと進展を図ることと同時に、地方でどう大同団結一元化を意識して取り組むのかも重要と考えます。その答えが秋田地本は「過半数代表者選挙における他労組との共闘・連携」です。会社代表を選ぶのか、労働組合代表を選ぶのか、各職場ではほぼ落選していますが、他労組との意見交換は有意義だと受け止めます。



本部と地方が一緒になって大同団結一元化を考え、一致した考えのもとに運動を展開することが必要と思います。

2点目は「JR東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」を受けて今後組織の在り方をどう考えるのかという事です。方針には「東北関東地本の結成を中止する。」とありますが、会社の組織改編や働き方の大きな変化点を迎えます。秋田地本は1名を除き約66名全員がエルダー組合員となってしまいました。今後1年の地本存続とも言われない厳しい実態があります。想定では9月の地方大会で東北関東地本へ合流することを決定したいと考えておりました。組織的・財政的実情と重ね合わせて効率的な組織運営の検討をお願いしたいと思います。

3点目は「変革2027」を現場の声から振り返れば、各統括センターが発足し、運転職場では休日労働は日常茶飯事で、「年休が入らないから突発で休む。」「運転士の育成が急ピッチで、しかも見習い終わった運転士が教育指導に入る。」「ジョブローテーションのため、生活拠点が築けず家も建てれない。」という声があります。また私の職場は総合車両センターのグループ会社ですが、最近では65歳以降もスタッフとして働く方が多くなりました。技術伝承のエルダーの存在が、現実には第一線で業務をこなし、若手プロパーのOJTの筈が、共に即戦力となっています。目先の業務を乗り切るだけの経営施策は、技術習得に不安を覚えます。

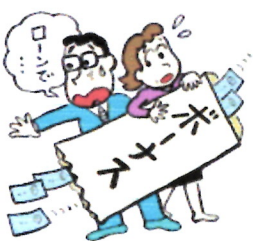
「融合と連携」は要員不足を補うことを意味しているのか、人は財産であることを無視するような生産性向上と生産コストを下げる今のやり方が、持続的な会社の成長につながって行くのか、質の高いサービスの提供を追求するほどメンタル含めた関りは必要になってくるだろうし、意欲が減退する会社の実態は見逃してはならないと思います。エルダー地本として「伊達に何十年も労働組合に加入しているわけではない」ことに誇りを持ってこれからも進んでいきます。

最後になりますが、現在参議院選挙真っ只中です。交通政策と政治活動は切り離すことは出来ません。秋田地本は全国比例区には私鉄総連弘南鉄道労組や西東京バス労組等からの要請に応え、立憲民主党「もりやたかし氏」の推薦を決定しました。前回本部に支援の要請があったと記憶していますが、公共交通で働く労働者の権利と公共交通の課題を追及し続けている方です。与党の過半数割れを目指し、時間はありませんが組合員にお願いと票の上積みを目指していきます。

以上、いろんな思いが交錯する経験乗り越えて、秋田地本は絆を大切にしていける組織として活動を進めて行くことを決意とし発言に代えます。これからも宜しくお願いします。ありがとうございました。

2025' JR各社 夏季手当 回答状況!

会社	2025年夏季手当回答	2024年夏季手当回答
JR北海道	2.02ヶ月 7/4支払	1.9ヶ月 7/4支払
JR東日本	2.8ヶ月 6/26支払	2.7ヶ月 6/26支払
JR東海	3.05ヶ月 6/30支払	3.0ヶ月 6/28支払
JR西日本	年5.3ヶ月(夏2.65ヶ月) 6/30支払	年5.2ヶ月(夏2.6ヶ月) 6/28支払
JR四国	1.97ヶ月 7/7支払	1.86ヶ月 7/8支払
JR九州	2.6ヶ月 6/30支払	2.5ヶ月 6/28支払
JR貨物	1.73ヶ月 7/7支払	1.61ヶ月 7/7支払



比例区は「もりや たかし」候補へ一票!