



第42回定期大会 田谷書記長 総括答弁①

本人希望を無視した異動によって東京総合車両センターに来られた小林さんが参加していますが、新たな施策を目前にして、本当に悔しくてなりません。代議員からは「安全軽視」「何のための異動なのか」とありました。事業本部化が進められていますが社員の希望なんて通るのでしょうか。

2020年の分裂策動から5年が経ちました。18春闘以降、厳しい状況下で再建を果たしたことは大きな成果であると思います。

「地本に期待している」といった発言もありましたが、役員経験がない素人集団から始まった執行部の皆さんも本当にご苦労様でした。組合費など言いつらいことも発言がありましたが、旧体制ではありえなかったことであり、何でも話せる地本にしていきたいと思います。

多くの代議員から職場の問題・安全問題が出されました。バスの運転士が工事などによって正規のルートがわからないなど、驚くべき実態が発言されましたが、中野やバス東京では困っている仲間のために、職場で管理者に向かってくれたことが大きな教訓だと思います。そのような勇気がとても大事だということです。

「新幹線、とりあえず大丈夫だろう」「アント脱線、大事なところが見えていない」との発言に、今の会社を象徴している言葉だと感じました。

7月1日に「勇翔2034」が発表されましたが、長期的な経営目標として、既存事業の成長を通じて、2031年度には営業収益4兆円、2034年には5兆円の営業収益規模に向けた「成長軌道」を描くとされています。こうした目標を達成するための下地作りだったんだとも言えます。だからこそ、本社の権限強化・こうした経営戦略のもとで生活部門への人の配置、多能化と特殊性のはく奪、労使関係の形骸化と個別的労使関係が合法的に生み出され、管理者と社員の新たな関係づくりと、こうしたつくりになっていることが見えてきました。しかし「新たな施策」や「勇翔2034」本当に実現可能なのでしょうか？会社はもっともらしいことを言いますが、代議員からは「職場が機能していない」と出されています。



また「15年ルールで茨城に家を購入、裏切られた気持ち。そうした声に救済措置を」「安全は守ってできるもの。ここに対価がない」「本当に会社が良くなるかわからない」と出されています。

地本勉強会でも「どこに問い合わせれば良いかわからなくなった。責任の所在があいまいになるのでは」という意見も出されました。

ネットニュースでは「鉄道会社、多角化経営を志向し、さまざまな事業を手掛ける。しかし、その背景には、鉄道事業をやっているがゆえに得られた財産、そして社会からの信頼という無形の巨大資産がある。特に社会からの信頼を失っていくと、鉄道会社のやっているさまざまな事業は何もかもだめになってしまう。JR東日本はまず何より従業員を大切に、会社への社会からの信頼が何によって成り立っているかを再考してほしい」と述べられていました。まったくその通りだと思います。

18春闘の後に「変革2027」が打ち出され、昭和採用の先輩が退職後、様々なものが無くされました。新しい人事賃金制度についても、「美しい制度」だと油断させて、区分なども「生涯賃金は上がる」として第一ステップなのではないかということです。現時点ではなんとかすり抜け、この新たな施策以降に入社した人をターゲットだとするなら、私たち平成3年度採用が退職する数年後には、ジョブ型の表のような昇給ゼロなど、ますます会社にとって都合の良い制度に置き換えられていく、そんな気がしてなりません。