



J R 連 合

ジャスティス

JUSTICE

ジェイアール・イーストユニオン

発行責任者 菅野一位
編集責任者 瀬戸信作

〒105-0021
東京都港区東新橋2-8-28
TEL (J R) 057-7333
TEL (NTT) 03-6452-9687

ホームページ検索
「J R E ユニオン」

コンセプト 自らを変える!! 明日を創る!!
イースト イノベーション!!



J R 東日本 出発式

J R 発足 30 年、J R 各社は 健全な「企業市民」であれ!

会社の目的は利益の確保、労働組合の目的は労働条件の維持向上、共通する手段は生産性の向上。大切なことは労使の協力!

あれから30年

① 企業内労働組合として、会社の社会的信頼と発展がそこに働く社員の幸せに直結することを土台に、労働条件の向上と労働環境の改善をしっかりと議論できる労使関係を構築すること。

② 会社発展のため施策提言型の運動をベースに、労働組合としてのチェック機能も果たせる労働運動を構築すること。

③ 国鉄時代への回帰を思わせるような労働運動を展開している組合もあり、左傾化してきていること

諸行無常

現在、繁栄している会社でも先の事は分からないものである。昨今では東芝の巨額損失問題や東京電力の福島第一原発事故など会社や組織の進路を選び間違えれば、謝っても済まないことがある。国鉄改革の目的は、国の財政再建が主であり、従については、活字として表れていない色々の問題があることも事実と考えられる。

私たちがめざす理念と

信念は国鉄改革達成の道

新入社員の皆さんへ、
入社おめでとうございます。

私たちジェイアール・イーストユニオン(JREユニオン)は、全国に約8万1千名の仲間たちが結集するJR連合(日本鉄道労働組合連合会)に加盟しており、全国の仲間と共に、「共生・公正・創造」をコンセプトに、JR産業の発展を目指しています。

私たちと一緒に、活力ある、明るく・楽しい職場作りをしていきませんか。みなさんの加入をお待ちしています。



自らを変える・明日を創る
イーストイノベーション!!

を危惧している。国鉄採用社員からJR採用社員への次代の継承とともに、鉄道の歴史と鉄道マンとしての誇りと責任も継承しなければなりません。そのために企業内労働組合として組合員から資質の向上にも取り組んでいくこと。

私たちは鉄道の

再生を目指している

J R 連合やイーストユニオンが考え携わってきた国鉄改革の目的は、鉄道の再生と復権である。国鉄の線路は、国鉄で維持できない現実を率

直に認め、どうすれば国民や利用者に親しまれる鉄道を維持できるのか、そして鉄道で働く方々の雇用をどうすれば守ることが出来るのかを考えたとき、労働条件が下がったとしても公営から民営化の道しか鉄道を守れないとの認識で働いてきた。

上手く言えないが

何が違う

私たちは、国鉄も好きでしたがJR東日本も大好きなんです。でも、国鉄時代に戻そうとする勢力は許せないのです。

沈黙は金では無い

沈黙は黙認になり、黙認は承認になる。

◆ 会社 (J R 東) がパトナー視してきた東労組は、日本の歴代政府 (自民、民主) から、J R 総連や J R 東労組内に「影響力を行使し得る立場に革マル派活動家が相当浸透している」と繰り返し指摘されてきた。会社 (J R 東) は、そのことを知りつつ東労組の傍若無人を黙認してきた。会社 (J R 東) がパトナー視してきた結果が東労組のやりたい放題へと繋が「職場の荒廃」

と「三鷹電車区事件」や「浦和電車区事件」が派生したことは、当然の帰結と多くの社員が反省をしなければなりません。(詳しくは、JR連合…奪われたハンドドルに記載されています)

◆東労組の異常な言動の一例。この間、東労組組合員が襲撃(蛮行)された事件について「内ゲバ」という言葉が繰り返し言われてきたが、このことは国鉄改革、反戦・平和

国鉄改革当時の情勢と

JR30年の主な歩み

国鉄改革の最終

手段は分割民営化

1987年(昭和62年)4月1日、国鉄は115年の歴史に幕を下ろし現在のJR7社に移行した。

国鉄の破産的状况は国家の大きな負担であり、累積赤字は37兆円に膨れ上がり、公社制では改善が出来ない状況になって

は、1981年に発足し、鈴木善幸内閣が掲げた

運動を進めてきた東労組と革マル(過激派)を結び付ける権力(警察等)による攻撃であり、東労組の弱体化を図るフレームアップ攻撃にほかならない。

◆現在、国鉄改革は労働組合の手段であると言っている気がするが、国鉄が言うのなら変に納得するが、東労組が言ったらおかしいと感じるのはJR連合の組合員だけではないはずだ。

「増税なき財政再建」を達成すべく、行財政改革についての審議を行った。土光敏夫氏が会長を務めたことから「土光臨調」とも呼ばれた。

行政改革の目玉は、3K赤字(コメ、国鉄、健康保険)の解消であり、日本国有鉄道・日本電信電話公社・日本専売公社等の三公社民営化などの提言は、中曽根康弘政権の行

国鉄の分割民営化

なげ民営化が必要となつ

たのか?

①全国一本の管理体制(権力集中)が急激なモータリゼーションの変化に対応できず鉄道輸送の衰退を招いた。分割・分権を通じて地域に密着した鉄道輸送の対応と地域住民との共生を図る。

②「親方日の丸」体質からの脱却。労使共に危機感を持たせると共に政府の過度な関与と地域住民の過大な要求等、外部の介入を排除し自主自立の健全経営を図る。

③労使関係の不安定、職場規律の乱れにより生産性の低下が赤字経営体質に拍車をかけた。職場規律を確立し個々の職員が経営状況を正しく認識し最大限の生産性の向上を図る。

◆主に右記の項目が国鉄、民営分割の原因ですが、順風満帆にJRに移行した訳ではありません。改革を通じて約8万名の仲間が国鉄を去った事実。好むと好まざるに関わらず国鉄を去った多くの仲間のことと考えれば、JRは国鉄115年の歴史を受け継ぎ将来とも国民や地域住民の足として安

全・正確・快適な鉄道事業を推進していかなければなりません。

そのためにも、まじめに働く社員が正當に報われるJRでなければなりません。国鉄時代のような過ちを二度と繰り返してはなりません。

大まかな国鉄分割

民営化までの流れ

S56年3月・臨時行政調査会(第2臨調)・出光(会長)増税なき財政再建(期限2年)

・第4部会(部会長…亀井正夫住友電工社長)(部会長代理…佳田正二)三公社五現業、特殊法人等の在り方。

S57年・職場規律問題(ブラ勤、ヤミ手当、時間内入浴等キャンペーン)

・6/23、東北新幹線(盛岡〜大宮間)開業

・11/5、上越新幹線(新潟〜大宮間)開業
S58年度・国鉄職員採用ストップ
・国鉄共済年金成熟度100%突破。年金受給者が現役組合員数を越える

S59年4月・運賃が幹線と地方交通線の二本立てに

・4/1、三陸鉄道開業。赤字ローカル線、初の第三セクター

・10月、国鉄再建監理委員会、第二次緊急提言(分割・民営化を示す)

S60年・1/10、国鉄が非分割・民営化で国鉄再建監理委員会と対立

・3/10、青函トンネル開通。世界最長の53.85キロ

・6/25、仁杉総裁、更迭。杉浦新総裁、国鉄の分割民営化体制へ

・7/26、国鉄再建監理委員会、最終答申「S62/4月」分割民営化、7社体制を打ち出す

案、国会で可決成立
S62年・2/1、全施

・2/28、国労旧執行部が鉄産労を結成

◆昭和61(1986)年頃、マスコミ等による国鉄批判。ヤミ手当・ポカ休・ブラ勤・勤務中の入浴・ヤミ専従・出勤簿のまとめ押し・勤務時間内の組合活動

◆国鉄の職場で常識となっていた慣行は、世間からみて非常識なものが多過ぎた。

JR東日本

主な30年

S62年4月・JR東日本発足
H3年6月・東北、上越新幹線東京乗り入れ
H4年7月・山形新幹線開業
H5年10月・JR東日本 株式上場
H14年6月・JR東日本株式、完全売却、完全民営化

H14年12月
・東北新幹線八戸開業
H22年12月
・東北新幹線新青森開業
H23年3月
・東日本大震災(3/11)
・震災より49日目、
4/29、東北新幹線(東
京駅―新青森駅間)全線

で運転を再開
H24年
・新人事賃金制度導入
(職責に応じた処遇)
H27年3月
・北陸新幹線、長野駅―
上越妙高駅―金沢駅間が
延伸開業
・上野東京ライン開業

寄稿・JR30年

依然として内部に

抱える国家的懸念

水間 勉

仙台地本執行委員長

2017年4月、JR
発足30年を迎えました。
国鉄改革の原点である自
主自立、お客様第一、地
域密着に立ち返って、安
全やサービスなどさまざ
まな課題に挑戦する決意
を示さなければなりません。

何故、国鉄が倒産し改
革が必要な事態に陥った
のか。国鉄を「分割・民
営化」する発想はどうし
て生まれたのか、「分割
化」は、地域ごとの需要、
地域ごとの運賃・賃金を
決めるべきという考え方
です。全国一律の運賃・
賃金では限界がありまし
た。「民営化」は、政治

きる私達も、直面する諸
課題に真正面から立ち向
かい、未来に不安を感じ
ている多くの社員に、未
来を生きる世代に「希望
の光」を与えなければな
りません。安全・安定輸
送によりお客さまからの
信頼を心に刻み、先にあ
る安心を提供できるよう
にレベルを上げていきたく
いと思います。

介入を排除して、自律的
な意思決定をできるよう
にすることでした。また、
国鉄は潰れそうなくらい
追い詰められていたのに
運賃や賃金、設備投資と
いった必要な重要施策は
自前で決められず、国会
で議論が紛糾するとあら
ゆる問題が解決しなくな
るので事を荒立てないよ
うに政治的妥協が図られ
たのです。1987年
4月の会社発足に至るま
では、多くの仲間が鉄
道を去る犠牲を伴い、多
くの公的企業や行政機関
などが雇用を受け入れ、
多額の累積赤字を国民の
税金で負担いただくなど、
国民の皆さまのご理解と
ご支援がありました。
そして、JR東日本発
足30年を迎え、今を生

安全の確立は、会社が
主体で創り上げるもので
なく、働く者の立場から
不安安全事を撲滅してい
くことが重要であり、そ
の一つひとつの積み重ね
が、JR東日本の持続的
な発展の礎となることを
改めて肝に銘じて取り組
んでいこうではないか。
また、JR東労組の指導
的立場にいる役員に革
命派浸透問題が国会でも
議論されるなど、大きな
社会問題として依然とし
て抱えています。この問
題の解決は、JR東日本
に関わる社員でしか解決
することが出来ないの
です。

JRに働く全ての労働者
にとってやりがい・働き
がいを有する労働環境を
創り上げていこうではな
いか。

健全な企業に

健全な組合が必要

神田広栄

新潟地本執行委員長
国鉄改革から今春で3
0年です。各職場では世
交代が進み、世紀の大
事業ともいわれた国鉄改
革は、過去のものとなり
つつあります。国鉄時代
から働き始め国鉄改革を
体験した私たちが、労働
組合の立場から、この3
0年間を冷静に見つめ直
し、今後の30年を覗う
ことは意義深いと考えま
す。

国鉄末期は
想像を絶する状況
国鉄時代を全く知らな
い世代では、当時の状況
を想像できないと思いま
す。簡単に説明すると採
算度外視の新線建設と過
大な人件費で年2兆円近
くの赤字を垂れ流し続け
た結果、国鉄の負債は3
7兆円に達し、必然的に
国鉄改革が実施されまし
た。その巨額の債務の1
5兆円近くを本州3社と

現在、鉄道会社の典型
的なビジネスモデルとも
いえる経営方針をとるJ
R東日本は、強力な首都
圏の鉄道網と関連事業で
稼ぎ、東北のローカル線
を維持する会社です。し
かし、30年間維持し続
けてきたJR発足時の制
度設計は、既に限界に達
しているのではないでしょ
うか。経営側は、不透明
な時代を如何に社会的な
インフラ産業でもある鉄
道事業と関連事業で、こ
れまで支援していただき
続けている全国民に地域
再生や活性化のツールと
しても維持運営しなければ
ならない使命があること
を自覚していただきた

JR貨物が負担し、6割
以上の債務を国が肩代わ
りし、たばこ特別税など
の形で国民に負担して頂
いたのです。複数存在し
た大多数の労働組合は、
スト権がないにも関わら
ず違法ストを強行してい
ました。労組論理では公
共的なので、赤字でも賃
金が上がるならば何でも
ありの感覚に麻痺されて
いたのです。現在では全
く通じない論理が大手を
振っていたのです。

賢者は歴史から学び、

現在、鉄道会社の典型
的なビジネスモデルとも
いえる経営方針をとるJ
R東日本は、強力な首都
圏の鉄道網と関連事業で
稼ぎ、東北のローカル線
を維持する会社です。し
かし、30年間維持し続
けてきたJR発足時の制
度設計は、既に限界に達
しているのではないでしょ
うか。経営側は、不透明
な時代を如何に社会的な
インフラ産業でもある鉄
道事業と関連事業で、こ
れまで支援していただき
続けている全国民に地域
再生や活性化のツールと
しても維持運営しなければ
ならない使命があること
を自覚していただきた

いと考えます。経営側は
自由主義陣営、労組側は
社会主義陣営という構図
は既に遠い過去になりま
したが、JR東日本には、
唯一負の遺産ともいわれ
る労働幹部マル派疑惑
が定着し、大きく影響し
ている現実を忘れてはな
りません。大半の職場で
は、過半数の社員がJR
採用者で占めています。
その大多数の方々は、国
鉄時代を知らず社員であ
たり組合員であつたりし
ています。気軽にスマホ
で氾濫する情報を入手で
きる今日、多くの社員に
は正しい歴史観を持って、
健全で信頼される労働組
合をJR東日本で機能さ
せて頂きたいと願うばか
りです。健全な企業には
それに値する労働組合が
必要不可欠なのです。

私たちの行動しか

道は拓けない

秋山順一

関東地方協議会議長

平成29年4月1日、私
たちの会社「JR東日本」
は設立30年を迎えます。
振り返ってみると「あつ」
という間であつたと思
います。
30年前、私は東京車掌

国鉄改革30年と労組変革の意義！

2017年4月、JR東日本が発足して30年の節目となります。国鉄改革に至った要因を一言でいえば、国鉄経営への政治介入と国鉄経営者の労務管理にあったと思います。JR発足後を振り返ると、民営化という名の下で、「職員から社員への意識改革」「政治介入の排除」「肥大化した労働組合の解体」にJRグループ7社の経営陣は必死になり、生産性とサービス品質の向上に一丸となって取り組んできました。

肥大化した労働組合の解体は、国鉄改革賛成派と反対派に分かれ、反対派には政治的な圧力もかかる状況下にあります。賛成派で結成した労働組合「鉄道労連」は、JR総連として新たな労働運動を歩み始めましたが、JR発足5年後、JR総連への加盟各単組のスト権委譲問題が発端となって、委譲に反対するJR東海、JR西日本、JR九州、JR四国の労働組合が、1992年にJR総連を脱退し「JR連合」を結成しました。

いみじくもそれから25年、JR30年目の節目の2017春闘でJR総連JR東労組はスト権を確立し、国鉄改革時の労働運動スタイルへの回帰を思い起させることになりました。

JR東日本の次の30年に向けて！

国鉄改革からJRへ移行し30年が経過し、社員の半数以上がJR採用者となり、社員の年齢層は大きく若返りました。しかし、それに併せて仕事の仕方、考え方も変わらなければならない中で、職場内での労働環境を改善する労働組合は、無関心さは増すものの、役員活動家の見方考え方は大きく変わることなく今日まで来ているのではないのでしょうか。労働組合役員がJR採用にもかかわらず、国鉄時代の労働運動から変革できない状況が、今日のJR東日本内の労働組合情勢であると思っています。

鉄道の歴史を継承しJR東日本の将来を継承できる民主的な労働組合で、次の30年へJR労働組合の変革・民主化に携わることが、私たちに与えられた責務であり最重要課題です。

会社が抱えている課題を見極め会社に提言し、ともに目標を達成させることが企業内労働組合としての最大の責務であると考えます。これまでできなかった会社とのそういった意味での労使関係づくりを大切に、労使協議・交渉を展開する企業内労働組合の考え方を、後世に伝えることがJR東日本の次の30年につながると考えています。

私たちジェイアール・イーストユニオンが、会社を担う後世のJR社員に、そしてJR東日本の将来に大きな変革をもたらせることになるかと信じています。積み重ねてきた信頼は、必ずやJR東日本の将来に継承できると確信を持って共に進んでいきましょう。

平成29年4月1日

ジェイアール・イーストユニオン
中央本部 執行委員長 菅野一位