

「JS労」結成以降の経過に関するJR東海労、JR東海労新幹線関西地本、
JR総連に対するJR総連第9回執行委員会見解

1. JR総連は2023年8月5日、JR東海労より「JR東海労新幹線関西地本が8月18日に新労組結成する」旨の連絡を受けた。

JR東海労はそれ以降、8月9日、第3回緊急執行委員会を開催し、①組織的な議論ができていないことから8月18日の結成は延期すること、②新労組はプロパーが結成すべき。二重加盟は早期に解消することを確認した。

次いで8月25日の第4回執行委員会において、①JR東海労新幹線関西地本は8月9日の中央執行委員会決定に従わなかったこと、②JRサービック労働組合（以下、JS労）結成は本部として容認できないことを確認し、9月28日の第5回執行委員会では、「現状の問題点を共有するための地本代表者会議を開催すること」を確認した。

10月26日の第6回執行委員会では、地本代表者会議の内容も踏まえて、①二重加盟の早期解消、プロパーの自立について議論し、課題解決に向けて進んでいく、②JS労承認は定中での議論と提起したが、臨時大会を開催する方向で進めていくことを確認した。

2. JR総連は、JS労結成に対し、「9・13 見解」を発し、JR総連の考え方を明らかにしてきた。JR総連は、二重加盟を認めていない。その理由は、JR総連加盟各単組は企業内労働組合であり、「一企業一労働組合」をめざし活動してきたことから二重加盟の必要はないからだ。また一企業内に労働組合が複数存在する場合は、それぞれが利害に影響を及ぼす関係にあることから、二重加盟をして活動することは他の労働組合の利益のために活動することとなるので、統制を乱す行為として処分対象になる可能性もある。したがってJR東海労とJS労との二重加盟は早期に解消することを求めてきた。

しかしJR東海労組合員の一部は、その求めに応じないばかりか、関西サービックのプロパー組合員に対し、JR連合系のサービック労組とJS労に二重加盟するよう指導するなど、JR総連の統率を乱す行為を延々と続けている。

2月11日、「JR東海労連」が結成された。しかしJR総連第46回定期中央委員会において、二重加盟は2月11日までに解消すべきと提起したにもかかわらず、いまだに二重加盟は解消されていない。他単組の労連に加盟する各単組は、すべて関連会社のプロパー組合員で自主運営しているにもかかわらず、JS労のみがJR東海労組合員の二重加盟という歪な運営を行っている。このことは他の単組との整合性を失い、本来の労連の意義を著しく失墜させることであるから、一刻も早く二重加盟は解消すべきである。

3. JR総連は新労組結成に対して、問題点を明確にするために「9・13 見解」

を発出した。

「9・13 見解」の発出に際して、JR東海労済上執行委員長からは「JR東海労は保留」「発出はJR総連の判断に任せる」と意見が述べられた。JR総連は各単組との合意の上、見解を発出した。

そもそも、「9・13 見解」は、JR総連執行委員会で確認・決定され、発出されたものである。よって従うか、従わないかという問題ではない。JR総連の組織決定であり、加盟組合は見解に従うべきである。済上執行委員長が保留にしたから従わなくていいというものではない。それが組織運営である。

4. JR総連規約第14条では「JR総連は、地方協議会と青年部をおく」となっている。これはJR総連が単組の枠を超えて直接指導する直属の組織として「地方協議会と青年部をおく」としたもので、各単組との関係を述べたものではない。したがって規約第14条をもって、単組に指導や指示をすることができる、できないなどと論じることは誤りである。

各単組との関係は、規約第3条でJR総連は加盟組合によって構成することが明記され、規約第7条において加盟組合の適合条件として「綱領、規約、諸規則および運動方針に賛同しその決定に従うこと」が規定されている。従って、JR総連が加盟し構成する労働組合組織に対し組織決定を指導することは当然であり、加盟する労働組合はその決定に従うことが前提である。

同時に、JR総連執行委員会は、規約第20条によって「執行する機関」であることが明記されている。「執行」とは法律や命令などに定められた行為を実際に行うことであり、JR総連が重大な決定や規約・規則に基づいた組織指導行為を各単組に実行するのは当然のことである。

よって、JR総連は各単組ならびに地域協議会または青年部への連絡調整機関であると同時に、各単組に対する指導や指示を実行する機関である事は明白である。

5. JR総連は12月13日に開催した第7回執行委員会で、JR総連近畿地協からの報告を受け、近畿地協第35回定期委員会でのJR東海労の行った行為は組織破壊であることを確認した。同日12月13日のJR総連近畿地協第1回常任委員会においても組織破壊行為であることを確認している。

JR総連からの調査依頼は、組織破壊行為が行われたか否かを調査するものではない。何ゆえに組織破壊行為が行われたのかを調査するものであり、JR東海労新幹線関西地本はJR総連近畿地協の指令に基づき速やかに調査に応じるべきである。

この調査はJR総連がJR総連近畿地協に委託したものであり、JR総連近畿地協は調査にあたってJR総連と同等の権限を有することも付け加えておく。

6. JR東海労新幹線関西地本は「指令権」があるか否かを主張するが、近畿地協が「指令第2号」で述べたように「指令権」の有無ではなく、目的を達成するためには速やかに調査に応じるべきである。

JR東海労新幹線関西地本からは、締め切り日を過ぎても要請に対する回答も、遅延理由も報告されていない。JR総連の組織指導は聞き取り調査の実施である。JR東海労新幹線関西地本の浦谷書記長は「指令第1号」を4名に配布した上で「4名の組合員は調査に応じる」と明らかにしている。従って、関係者は速やかに調査に応じるべきである。

7. JR総連は第46回定期中央委員会での熊谷書記長総括答弁をはじめとして、JR東海労に対し「第40回臨時大会発言集」ならびに「過ちては改むるに憚ること勿れ」と題する文書をJR東海労新幹線関西地本ホームページから削除することを要請してきた。しかし現在においても、これらの文書がJR東海労新幹線関西地本の公式ホームページから削除されていない。

さらにJR東海労第37回定期中央委員会において、JR東海労新幹線関西地本選出の浦谷委員は、ホームページにこれらの文書を掲載したことは、「組合員や世間に隠し事はしない」ということである。嘘つき、組織破壊攻撃をでっち上げられそうだったので、ホームページに掲載することは当たり前」という主旨の発言をしており、JR総連からの削除要請に応じる意志は感じられない。

JR東海労本橋書記長はJR東海労第37回定期中央委員会においても、JR東海労新幹線関西地本に対してホームページ削除を要請する答弁をしている。JR東海労新幹線関西地本は、早急に組織決定に従いこれらの文書をホームページから削除すべきである。

8. JR総連第46回定期中央委員会で明らかになった京力氏とJR東海労新幹線関西地本に対する態度をはっきりさせたい。

すでにJR東労組では、「浅野」なる人物は組織破壊者と規定した。同様にJR東労組を裏切りJR東労組の財産を持ち逃げした堀口真明を組織破壊者と組織決定している。このことは、2020年10月30日に開催したJR総連単組地協拡大代表者会議においても確認済みである。

問題点は以下の通りである。堀口真明は2020年9月にJR東労組を脱退した。しかしそれ以降、JR東海労OBの京力氏やJR東海労新幹線関西地本から、高崎地本宛てや堀口真明個人携帯宛てなどに4通ものメールが送信されている。

その内容は、2020年11月21日にJR東海労OBの京力氏から高崎地本宛てと、堀口真明の個人携帯宛てに雑誌「FACTA」の記事の送付。

2020年11月22日にはJR東海労OBの京力氏から同じく高崎地本宛てと、堀口真明の個人携帯宛てにJR東労組の本部指令の送付。

さらに、2021年2月26日にはJR東海労OBの京力氏から同じく高崎地本宛てと、堀口真明の個人携帯宛てに広報紙『JR総連』第271号の送付。

2021年3月31日にはJR東海労新幹線関西地本から高崎地本の堀口真明宛てに「参考にしてください」とJR西日本の回答書とJR西労の団交報告が送付されたことが判明した。

この事実は、2020年9月に堀口真明が脱退したにもかかわらず、半年以上にもわたって京力氏とJR東海労新幹線関西地本から組織破壊者・堀口真明にJR総連の内部資料を送信し続けていたという行為である。

この通敵行為は内通者による私たちJR総連に対する組織破壊攻撃であることは言うまでもない。

同時に、堀口真明はJR総連青婦部長や執行部を担ってきた人物である。京力氏もまたJR東海会社を懲戒解雇された以降、JR総連の仲間に支えられながらJR総連執行部を担ってきた人物である。そのことは、誰よりもJR東海労役員や組合員が承知の事実である。

よって、その組織破壊者に対し、数度にわたって内通行為を繰り返したことは弁明の余地はなく、JR総連全組合員を愚弄する行為として断罪すべきである。

また、JR東労組は自らが「ひがし労」を立ち上げたと豪語する草マル派と名乗る浅野とも対決してきた。しかし、浅野ら「ひがし労」の手口は、元JR東労組中執や元高崎地本委員長堀口真明など、自らがJR東労組内部で「ひがし労」を批判しながら、一方で「ひがし労」と深く結びつき、JR総連内部に組織破壊者と内通する者をつくりだすという卑劣、下劣な組織破壊行為である。

その「ひがし労」が現在力を入れているのもJRグループ会社、協力会社での組織拡大である。浅野は講演の中で、「関連する企業にあって労働組合を作っている、その人たちと我々は共同行動しながら、将来的にこれを統一していく」と述べている。事実、高崎でも「ひがし労」出向組合員が中心となって、昨年8月にJS労と同様に、グループ会社内に労働組合を結成している。この事実はとても偶然とは思えない。

JR総連は、京力氏やJR東海労新幹線関西地本がJR総連運動に敵対し、JR東労組を破壊した堀口真明に情報提供を行っていた事実を組織破壊攻撃と断定し、京力正明、ならびにJR東海労新幹線関西地本内通者を組織破壊者として断罪する。

9. JR総連は1月26日に開催した第46回定期中央委員会で、JR東海労新幹線関西地本のホームページに掲載されている「過ちは改むるに憚ること勿れ」という文書と「第40回臨時大会発言集」を削除すること、JR東海労と

J S 労の二重加盟は 2 月 11 日までに解消すること、JR 総連近畿地協第 35 回定期委員会での許可のないビラ配布は、ビラの内容からしても混乱を招いたため組織破壊行為であると提起し、確認された。

この確認は、J S 労結成以来間われてきた課題も含んでいる。2023 年 10 月 27 日に開催した JR 総連「単組・地協拡大代表者会議」のなかで JR 東海労・本橋書記長は、「J S 労が結成されたことについて大変ご心配をおかけしています。JR 東海労はこれについて組織内の議論をいま進めています」という発言をした。これを受け、JR 総連は「継続議論となっているので、その議論を見守りたい」とし、現在に至っている。

しかし JR 東海労、JR 東海労新幹線関西地本は、J S 労結成における「9・13 見解」で明らかにしている問題点の解決の議論は今まで一切行われていないばかりか、JR 東海労新幹線関西地本のホームページも問題の文書は掲載されたままである。

2024 年 2 月 11 日に開催された JR 東海労第 37 回定期中央委員会では、複数の委員から「これまでの問題はボタンの掛け違いといえる。だから関係者が話し合いをすれば解決する。したがって JR 総連、JR 東海労、JR 東海労新幹線関西地本の三者が議論する場を持てば、お互いの誤解は解消する」という発言があった。この間の経過を反故にした、これほどの事実の歪曲と責任逃れの主張はない。JR 東海労、JR 東海労新幹線関西地本には、一刻も早い課題解決のための実践が求められているのであり、「三者での議論」ではない。したがって JR 総連は議論の求めに応じることはない。

時あたかも、組織の団結が極めて重要な「2024 JR 総連春闘」の本格的なたたかいがスタートしようというその時に、JR 総連組織に混乱を持ち込み、加盟単組間の不信、疑惑などの不團結要素を拡大させる行為は許されるものではない。JR 総連は、この間の事実経過に基づき、組織混乱の核心とその責任を明確にしていく責務がある。

したがって JR 東海労、JR 東海労新幹線関西地本、J S 労関係者は、JR 総連指導に基づき、JR 総連加盟各単組の信頼回復と一刻も早い混乱収拾のための実践が求められていることを自覚するべきである。

以上

2024 年 2 月 14 日
JR 総連第 9 回執行委員会

