

労働組合の否定と破壊を許さず、全組合員のたたかいで
健全な労使関係の構築を目指す特別決議（案）

東京地本は2023年11月22日、首都圏本部より「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」の概要提案を受けた。しかし、経営側はこれまでの労使慣行を一方的に破棄し、労働組合に対して詳細提案を行わず「2025年3月ダイヤ改正等について」の提案に「常磐緩行線のワンマン運転実施」と記載するのみで済ませようとした。東京地本は東地申第20号「労使慣行に則り『首都圏本部におけるワンマン運転の実施』施策について詳細提案の実施を求める緊急申し入れ」を提出し団体交渉に臨んだが、詳細提案をしない会社の判断は変わらなかった。ワンマン運転実施における利用者の安全と命を守り、組合員の不安を解消するため、労使紛争状態の解決を目指し東京都労働委員会にあっせんを申請した。しかし会社は「提案方法は会社の裁量に委ねられている」と答弁し「施策は労使で進める」というこれまでの労使議論における共通認識を反故にしている。会社判断のみでこれまでの労使慣行を一方的に変更することは、労働組合に対する支配介入であり、到底許すことは出来ない。

2月3日から5日まで常磐緩行線の5駅で行った街頭ビラ配布行動には、延べ450名の仲間が参加し、5700枚のビラを利用者や沿線住民に配布した。労使協議をせず施策を一方的に実施する経営姿勢に対して100件を超える不安や反対の声が寄せられた。さらに、2月8日には「労使慣行の一方的な破棄と労働組合の否定を許さず、全組合員のたたかいで『首都圏本部におけるワンマン運転の実施』施策の中止を求める緊急集会」を開催した。200名を超える組合員が結集し、今回のワンマン運転のみならず、労働組合敵視ばかりが先行し、指摘を聞き入れなかったことで、職場はもとより利用者にもまで弊害が及んでいる現状が報告された。労働組合排除に躍起になる経営姿勢に対して、組合員の怒りはすでに頂点に達している。

ワンマン運転の取扱い等の内容はもちろん、多くの異動が伴い労働条件が大きく変化する施策であるにも関わらず「労働組合から申し入れがあれば回答する」という姿勢は労使議論軽視である。このままでは十分な労使議論を経ずに施策が実施されてしまうため、2月3日に東地申第40号「『首都圏本部におけるワンマン運転の実施』施策の一旦中止を求める緊急申し入れ」を提出せざるを得なくなった。2月12日に団体交渉が行われたが、その最中にも関わらず綾瀬運輸区の車掌に対して異動の懲遷を行っていることは、団体交渉で解決を目指す姿勢とは到底言えず、異動の懲遷を止めない限り議論することはできない。また、要求に対して検討もせず同じ回答を繰り返し、現状を打開しようとしめない姿勢は不誠実交渉であり、交渉を中断せざるを得ない事態となった。

こうした経営姿勢の背景には、経団連が2024年1月に打ち出した「労使自治を軸とした労働法制に関する提言」がある。この提言では、過半数労働組合がない企業に「労使協創協議制」を創設し、一定の条件のもとに「労働者代表と会社代表者との間で個々の労働者を規律する契約を締結する権限の付与」をすることが検討されている。社長が年頭挨拶で社友会を「経営のパートナー」と述べたように、労働基準法を形骸化し、労働組合を否定・排除した社会の実現が目指されており、労働組合の存在意義にかかわる重大な問題である。

2月17日、40号交渉は再開されたが、実施ありきの形式的な開催かつ施策は労使で進めることを履行しない不誠実交渉、労使慣行の一方的な破棄、労働条件の不利益変更、労使合意を前提としないことから、不当労働行為であり、第三者機関を活用して解決を目指すことを通告した。「安全」を第一とする公共交通を担う企業にこそ健全な労使関係が必要であることを、これまで以上に広く社会にも発信していく必要がある。そして、全組合員のたたかいで、労働組合の否定と破壊を許さず、労働三権を守る議論を職場からつくりだそう！
以上、決議する。

2025年2月21日
JR東日本輸送サービス労働組合
東京地方本部
第5回定期委員会