



THE JTSU-E JOURNAL



ホームページ 公式 SNS(X)

所在地：〒135-0044
東京都江東区越中島3-5-10

電話：03-6458-5603 | H P：http://jtsu-e.com
FAX：03-6458-5605 | メール：union@jtsu-e.com

発行人：佐々木 宏 充
編集人：奥 富 亨

2024年 号外
10月05日

月1回発行/1部20円
(組合員の購読料は組合費に含む)

2024年 9月24日 JR東日本の「ワンマン運転」を考える院内集会

～ 私たちは快適で利用しやすい鉄道の運行を求めています ～



9月24日 衆議院第二議員会館多目的室

金儲けにひた走る「経営のワンマン暴走列車」

私たちがそのブレーキを！

主催者あいさつ (要旨) 中央執行委員長 佐々木 宏充
いま発生している問題をクリアしないまま、
長編成ワンマン運転を進めることは危険だ！

いま、JR東日本が推し進めているワンマン運転は、安全・安心を置き去りにした施策そのものと言えます。私たち輸送サービス労組は、労働組合として職場の声を団体交渉などでJR東日本の経営陣にぶつけてきていますが、抜本的な対策を取らないまま、来年3月に「長編成ワンマン運転」に突入しようとしています。私たちは、ワンマン運転そのものに絶対反対という姿勢ではありません。しかし、いま現在も発生している問題をクリア

アせず、それらに目を瞑ったまま、施策を進めることに対しては、危機感を抱かざるを得ません。加えて、地震や豪雨、竜巻などの気候変動による影響が激しくなる中で、来春の常磐緩行線(常磐線各駅停車)や東武線、その後に続く計画がされた京浜東北線や山手線といった超過密線区で、本当にワンマン運転を進めて良いのかと危機感から、労働組合としての対案・代案をつくり、提示していきたいと考えています。

**公共交通機関として、CSRの観点から社会的責任を！
手を取り合って人々が暮らしやすい社会の実現を！**

昨今、JR東日本の安全が揺らいでいます。直近では、9月19日に東北新幹線が時速315キロで走行中に列車分離(はやぶさ、こまちの連結が外れた事象)を起こしてしまいました。一部には「分離した車両が無事に止まったのだから良いじゃないか」との声もありますが、私はそうは思えません。時速315キロもの高速走行中に列車が分離した際、仮にもどちらか一方が故障で止まらなかったら、それが後ろ側の車両だったら、またはブレーキのかけ具合が異なり後ろ側の車両が前の車両にぶつかることになったら、どうなるか考えてみていただきたいと思っています。私たちはこういっただけ

想像しなければならぬ、あつてはならない重大事故だったと考えています。この件についての記者会見は、東北本部長が定例会見で行ったのみであり、本社や新幹線統括本部は会見すらしていません。これは経営陣の危機感がないことの表れであると思う必要があり、考えているため、早急に団体交渉の申し入れを行います。そして、原因究明と再発防止の視点を踏まえた抜本的な対策を求めています。

このほか、9年も続けてきた車軸の取り付け圧力のデータ改ざんの不正・隠蔽問題は、本日、東京総合車両センターに国土交通省による「特別保安監査」の立ち入りが行われています。経営の責任は明らかですが、不正を防ぐためにも職場から経営にモノ申す労働組合としての運動を強化していきます。

みどりの窓口の問題をはじめ現場を見ず、見ようともしない経営陣によって、人に優しい、特に高齢者を排除するような施策が多く行われています。そして、利用者からは不満の声があがっています。現場で働く私たちも「お客さまの声が正しい」と感じていることも多くあります。労使議論の場で、社長をはじめ経営幹部に現場で一緒に働いてみることを提案しても一度もなく、利用者の声を聞くのが嫌なんだろうと想像できます。しかし、私たちは現場第一線にいるからこそ、このようにすればもっと利用しやすい鉄道になる、とか、こういうことを労働組合として考えていければ、地域や利用者の皆さんと手を取り合って良い社会が実現できると日々、実感しています。

こういった中で、JR東日本は新幹線のドライバレス化などを発表しています。私たちは企業の社会的責任、CSRの観点を経営に求めています。それは、公共交通機関として、何人(なんびと)も安全に公平に輸送することが使命だと考えているからです。

私たちは「人に優しい輸送サービス労組」を合言葉に「人に優しい鉄道の実現」をめざし、この社会を人々が暮らしやすい社会に、そして命を大事にする国であるために貢献していきます。一緒に手を取り合っていきましょう。

JR東日本が運行する鉄道への安心感と

それらを提供する誇りを取り戻す

現状報告(要旨) 事務長 串田 弘史

安心して利用できる鉄道とは何か

すべての人が利用しやすい鉄道であり続けよう!

本日、9月24日は「みどりの窓口記念日」ですが、皆さんご存知でしょうか。1965年9月24日に全国150の駅に指定席券を発売する「みどりの窓口」が設置された日です。このように、JR東日本の「ワンマン運転」を考える院内集会を開催し、JR東日本の経営のあり方にも踏み込んでいく意義深さも実感しています。

私たちがJR東日本輸送サービス労働組合がこの院内集会を開催する目的は、集会の副題に「私たちは快適で利用しやすい鉄道の運行を求めています」としたように、JR東日本が運営する鉄道にとどまらず、すべての鉄道利用者にとって安心して利用できる鉄道とは何か」を考え、「すべての人々が利用しやすい鉄道であり続ける」ために行動して、歩み続けることをめざして開催しています。

私たち労働組合の活動の側面から見ると、変わりゆく環境の中でも「変えてはならないもの」として「快適で利用しやすい鉄道の実現」という課題を要求し続けなければなりません。その前提は、JR東日本で働く私たちにとって、快適で安心して利用できる鉄道を当たり前に提供することが「誇り」になり続けることであり、その誇りは安全だけではなく、サービス面においても更なる高みをめざしていくために、一人ひとりの日々

の研鑽につながっていくからです。何よりも「快適で安心して利用できる鉄道」が毎日走り続けることは、働く私たち一人ひとりの「願い」でもあります。だからこそ、私たちはそのために努力を惜しむことなく、すべての利用者と共に未来を見据えて歩み続けていきます。

しかし、実際には「みどりの窓口」の廃止凍結や「京葉線」の快速列車のダイヤ見直しなど、多くのお客さまからの指摘によって経営の見直しを迫られている実態が散見しています。最近では、9月19日に新幹線が時速315キロで走行中に分離してしまう事象も発生し、その翌日の20日には車輪の圧力データの改ざんも公表するなど、JR東日本を利用する方々からの信頼は低下の一途を辿っています。私たちは過去に、このデータ改ざんを指摘し、改ざんの事実を公表するよう求めました。実際に、経営姿勢を改めるように求めた団体交渉などでの指摘によって、その後のデータ改ざんは生じていないと思います。しかし、当時のJR東日本は「改ざん」ではなく「修正」だとして、言葉遊びによってその場を乗り切り、結果として改ざんの事実を隠蔽しました。JR貨物や他の鉄道会社の公表や、新幹線での列車分離もあってJR東日本会社として慌てて公表したことは認めません。このような経営姿勢は、JR東日本を利用する多くの皆さんの信頼を裏

切るばかりでなく、JR東日本が運行する鉄道への安心感を奪ってしまっている事実に向き合わなければ、JR東日本としての経営責任を果たすことはできません。

今回の新幹線の列車分離事故を受けて、定例会見に臨んだJR東日本東北本部長は、記者の質問に対して「安全性への不安」というのは話を「ごちゃごちゃにして」(連結器が外れた後)安全に停車したし、お客さまの生命に重大な支障がおよぶ事象もなかった」「分離はしたが、いわゆるフェイルセーフの機能は、正常に動作した」と対応に問題はなかったという認識を示したと報じられています。が、事象を発生させてしまった当事者責任を果たしていません。今回の事象は「人為的ミス」の可能性は極めて低い」ということは既に言われていますので、そうであれば連結装置や付帯する機器の問題ということになると思います。しかし、フェイルセーフというならば機器が誤動作を起こしたとしても、もしくは誤動作を起こす状態が何らかの状態でつくり出されたとしても、連結器の切り離しを指令する信号が出ないような設計にしておくことが「フェイルセーフ」だと思います。結局のところ、極めて安全にかかわる部分の設計に対するJR東日本の責任を曖昧にし、設計したメーカーに責任を押し付け、乗り切ろうとする。実際には、そのような設計に携わる能力がJR東日本の中にはなくなってしまうという事実も否めません。自らの責任を曖昧にして、考え方を世間に押し付けようとしている経営の姿勢そのものが、JR東日本を利用する全

ての方々に迷惑をかける事態をつくり出しています。そして、この経営姿勢が根底にあるため、私たちが団体交渉や職場で訴え続ける声に真摯に向き合うことなく実施されようとしているものが、今日の院内集会の主たる課題である「ワンマン運転」です。

利用者の生命の危険性が放置

問題解決なしに首都圏の「ワンマン運転」開始に反対

参加いただいた皆さんと一緒に「ワンマン運転」の問題点を考えていくために、JR東日本のワンマン運転に関する現状と明らかになっている問題などについて紹介いたします。

JR東日本では、全66線区のうち、一部区間の実施も含めて48線区でワンマン運転が実施されています。そして、来春2025年3月に予定しているダイヤ改正では、JR東日本でも初めてとなる10両編成でのワンマン運転開始がめざされており、東京メトロ千代田線や小田急線との相互直通運転を行っている常磐線各駅停車に導入されます。私たちは「常磐線行線と呼びますが、JR東日本でホームドアが設置されている路線では初めてのワンマン運転になる予定で、常磐緩行線に導入されたホームドアは2種類あり、山手線などに設置されている人の胸くらいまでの高さ全体を覆っているホームドアと、閉まる扉部分が柱の形状で、柱の間が空洞になっているスマートホームドアの2種類です。この空洞になっている部分から子供が顔を出し、車掌が非常ブレーキをかけて列車を止める事態が発生しています。これは、動き出す前に顔や手をホームドア内に入ればセンサーが動作する設計ですが、列車が動き出ししまえばセンサーは動作せず、車掌が列車を止める以外に方法は無くなりま

す。つまり、今回のように車掌が乗務していれば非常ブレーキが扱えても、ワンマンになれば運転士はその事態を把握する術がなく、ケガかそれ以上の状況になってしまう。また、ワンマン運転の絶対条件としては、運転席で乗客の乗り降りが確認できることが必須ですが、この夏の連日の猛暑で映像を映す装置の基盤が故障し、基盤交換のために乗務員の訓練も遅れてしまっています。さらには、すべての車両がワンマン運転仕様に改造が終わっておらず、未対応の車両もある上に、東京メトロや小田急線との相互乗り入れをしている車両では、設計が原因で操作方法を統一できていない部分もあり、その問題の解決時期も明確に定まっています。

また、6両編成ではあるものの、かつては「E電区間」とも言われていた首都圏の線区の中で「平均通過人員」という1日1キロメートルあたりの人数を示す指標がありますが、その指標でも上から4番目にあたる「混雑率」の南武線でワンマン運転が開始される予定になっています。南武線の特徴は、踏切が多い路線であり、踏切事故への対応なども利用者からの不安の声につながっています。また、そもそも混雑が激しい南武線を運転士1人で対応できるのかという、普段利用していれば誰もが分かる状況があっても、利用者や沿線住民に対する説明もいままワンマン運転化が進められようとしています。かつて、福島衆議院議員が駅からトイレが無くなったことについて国会の場でも指摘をいただきましたが、そのような当たり前の説明責任すら今のJR東日本は果たしていません。しかも、ワンマン運転の新規路線では初めて、運転席にある運転情報などを表示するモニタ画面を使用してドア扱いなどを行う仕様になっています。急な駆け込みに対応するためのスイッチの反応速度が遅かったり、タッチ画面ですべての画面の反応そのものの問題もそのままにされていたり、正確な操作に疑問符が残る中でも、その改善に対する方向性は示されていません。

私たちがJR東日本輸送サービス労働組合は、単にワンマン運転施策に反対しているわけではありません。私たちは、人口減少社会の中で、少ない人員で変わらぬサ

ービスを提供するために、IT・デジタル技術を活用したDX（デジタルトランスフォーメーション）の重要性も認識しています。少ない人員で変わらぬサービスを提供するためには、今後の働く場・雇用・業務を進める上で、要員の問題などがあり労働組合が取り組むべき課題として、将来的にも鉄道事業を維持するため、ワンマン運転や、その先にある自動運転の重要性には、一定の理解はしているつもりです。しかし、その基礎になる技術や設備に不十分さがある中で、先を急ぎ

鉄道は走り続けることが人々に与えられる希望 私たちは走らせるための努力を惜しまず奮闘し続ける

私自身も、2020年以降拡大されてきたワンマン線区である常磐線の土浦から北方面、さらには水戸線のワンマン運転を担っている。どのような問題が現在も発生しているのかを紹介しよう。

JR東日本の場合、3両から6両編成までのワンマン運転を「中編成ワンマン」と呼んでいます。中編成ワンマンの乗客の乗り降りを確認する手段は、車両側面に取り付けられている「ワンマンカメラ」からの映像を運転席にある「ワンマンモニター」に映し出して確認しています。このカメラの映り具合も、汚れやホームの照明や屋根の有無によって視認性に多くの問題があります。しかし、会社は「乗降確認には支障がない」として、私たちの指摘を踏まえた対策を実施しようとしません。ですから、この乗客の安全を確認するべきカメラは、乗務員が掃除を行ってほしい。

運転士がなぜ清掃にこだわるのかと言えば、見えにくいモニター画面で確認しようとするれば、乗客をドアに挟んでしまう危険性が増えてしまったり、注意力がモニター画面に集中するあまり、その他の作業にミスが生じてしまうことを防止するためです。現に中編成ワンマンがスタートしてから、ドアを閉めないままプ

過ぎてないかという危機感が私たちに大きくあります。特に、先ほど新たにワンマン運転が実施される常磐緩行線や南武線の問題だけでなく、これまで矢継ぎ早に実施されているワンマン運転で明らかになっている問題でさえも解決されていません。

利用者の生命の危険性が放置されたままになっている現状を踏まえ、問題を放置したまま首都圏のワンマン運転開始に反対していることを理解していただきたいと思います。

レキを緩めてしまい、傾斜がある駅で列車が動き出してしまふ事象が発生したことや、赤信号を自落してドアを閉め、列車を発生させてしまふ運転開始後に赤信号に気付かず列車を止めるなど、列車衝突や死傷事故が発生しているおどろおどろしい事象が多発しているからです。しかし、会社は運転士の基本動作、確認が不十分だから起きた事象として、そのように普段から運転士が置かれている状況や危惧していることを理解しようとしないうため、対策が実施されるはずありません。

先日、私が体験したことを紹介します。今年の夏は、急な落雷が多く発生しました。このときは水戸線を乗務していましたが、落雷によって生じた倒木に私が運転する列車が衝突しました。会社はこれを「衝突」とみなします。この倒木の撤去に約20分を要しました。撤去作業の前、ワンマン運転なので作業中は放送をできない旨を伝えてから作業に向いましたが、作業を終えて運転席に戻った際に「何で放送しないんだ」と乗客から怒鳴られました。放送で「いいい」と伝えていたので理不尽さも感じましたが、何の情報もなく乗車されている方からすれば、当たり前前の反応なのかもしれません。それでも21時頃の水戸線ということでは

乗客も60名程度でしたので多くの方の理解もあつてそれ以上の事態には発展しませんでした。しかし、同じような事象が発生した八高線のワンマン列車では、乗務員も知らないまま乗客がドアを開けて降りて行ってしまったという事象も発生しています。このような事象は、車掌が乗務していれば生じない問題です。0か100かで論じていても仕方ないのかもしれない。それでも、車内放送ではないものの、東京メトロが運行するワンマン列車では、車内のSOSボタンが扱われた際の通報者との通話も、運転士ができれば列車運行を制御する指令員が通話する機能が搭載されているそうです。それを車内放送に置き換える技術は既にあると思いますが、費用対効果を優先して、そのような対策をJR東日本は実施しません。運転士は仕事ですから対応する必要のある場面では全力で向き合います。結局のところ、置き去りにされているお客さまも利用者です。これまでJR東日本は「地域と共に」を合言葉にした経営をめざしてきました。しかし「変革2027」という経営方針が示され、特に大きな経営環境の変化に晒されたコロナ禍以降のJR東日本には、地方ローカル線の存続問題を含めて、そのような精神はあまり感じられなくなりました。

私たちは労働組合として、そのようなJR東日本に対して、国鉄改革の精神を忘れることなく、地域の皆さんと共に歩み続け、地域の足を守ることを自負して経営に邁進するように、経営の質を乱さなければならぬと考えています。そして、JR東日本を利用していただいているすべての方々の声を、現場感覚が薄れてしまっているJR東日本経営陣に伝え、その改善に向けて明日以降直ちに、団体交渉をはじめとする議論を展開していきたいと考えています。

JR 東日本の首都圏におけるワンマン運転線区 (中編成ワンマン・長編成ワンマン)



水戸線	全線 (小山・友部間)	既実施・中編成ワンマン
常磐線	土浦・いわき間 (いわき・仙台間)	既実施・中編成ワンマン (既実施・短編成ワンマン)
常磐線 (緩行線)	(北千住) 綾瀬・取手間	2025年予定・長編成ワンマン
八高線	八王子・高麗川間 (高麗川・高崎間)	既実施・中編成ワンマン (既実施・短編成ワンマン)
川越線	南古谷・高麗川間	既実施・中編成ワンマン
相模線	茅ヶ崎・橋本間	既実施・中編成ワンマン
青梅線	青梅・奥多摩間	既実施・中編成ワンマン
南武線	川崎・立川間	2025年予定・長編成ワンマン
横浜線	全線 (東神奈川・八王子間)	2026年以降予定・長編成ワンマン
京浜東北・根岸線	全線 (大船・桜木町・大宮間)	2026年以降順次予定・長編成ワンマン
山手線	全線 (大崎・大崎間)	2026年以降予定・長編成ワンマン
中央・総武緩行線	全線 (三鷹・千葉間)	2026年以降予定・長編成ワンマン

じめとして、あらゆる場面で問題性を発信していただきたいと思っています。また地域の有権者の皆さんにも広めていただきながら声を集めていただき、その声を更なる力に変えて、JR東日本に対して向き合う日を共に作り上げたいと思っています。

報道関係者の皆さんにおかれましては、ごく一部の問題しか話せていませんが、人権を無視した新たなジョブローテーション施策や、未だに職場で行われている労組ハラスメントに耐えながら、鉄道人としての責務を全うし「快適で安心して利用できる鉄道」を走らせ続ける努力を惜しむことなく奮闘する組合員の姿



▲ フル規格ホームドア ▲ スマートホームドア

「スマートホームドア」はJR東日本メカトロニクス(株)の登録商標です。

意見交換(要旨)



最近のJR何かおかしくないですか？

日本の鉄道事業の運営体制の在り方

本質的な国会議論をつくり出す！

JTSU議員懇談会会員
国土交通委員

衆議院議員 福島 伸享 氏

皆さんこんにちは、茨城一区選出の衆議院議員の福島伸享でございます。かつて私が国会で実名を挙げて、駅から時計をなくしていたことを自慢していた当時の経営企画部長が、今度は東北本部長になり、同じように傲慢な意見をやっていると感じているのが感想です。

私は、いろいろな人間関係があつて、今はJTSUにいる皆さんと接するうちに、その熱さに惹かれて親しくさせて頂いていただきました。そして、その後様々な混乱があつてJTSUが誕生しました。特にJRになつてからの採用、平成採の若い皆さんが起ち上がり、またたく間にこれまでにないような新しい労働運動を展開しているというのを目の当たりにして、これは応援しなければならぬという思いで、この間応援させて頂いていただきました。

4年ぶりに国会に戻り、2年前の5月には「最近のJR、何かおかしくないか」と、今日お配りいただいたチラシと同じ質問をいたしました。例えば「みどりの窓口」の問題も、その頃から混雑が始まっていたり、新しく作る駅舎にトイレを置かなかつたりと、様々な面で利用者を無視したことが行われているのはおかしいのではないかと質問しました。衆議院では、これらの問題を取り上げる国会議員はあまりいなか

運転の問題もそうですが、トイレのない駅も、すべての問題がやはり経営体制につながると思つています。車輪と車軸の取り付けの件で、今日、国土交通省は特別保安監査を行っています。国会に戻り、国土交通委員会で質問する機会がありましたら「技術的側面だけでなく、会社の経営体制そのものに對する監査を行わなければならない」と引き続き追及して参ります。

とつたうえで、多くの自民党の国会議員の皆さん方からも「そんなんだよ、最近のJRはなんかおかしいよな」という話を多くいただきました。それから2〜3年の間に様々な事故やトラブルが立て続けに起きました。東北新幹線で切れた架線に触れて感電、大船駅で電化柱が倒壊しぶつかつた、川越線であわや正面衝突など様々なことが起きています。これは「破れ窓の理論」と言いますが、1枚の窓が破れていたら、実は様々なおかしなことが街に蔓延つていくということです。

私は、今年3月13日の国土交通委員会で、もしかしたらJRは経営体質として安全性に問題があるのではないかと質問をし、鉄道事業法に基づく特別監査を実施すべきではないかと提案を斎藤国土交通大臣にしました。そして、案の定、今回の東北新幹線の列車分離事故が起きました。これは、私たちが前から考えていた話です。走行中に列車が分離してしまうなんてことはありえない話で、本当に大事故にならないで良かったと思つています。しかし、あつてはならないけれども、今このまま続けば、かつてのJR西日本の宝塚線(福知山線)のような事故が起ころる前夜になるかもしれないというのが、今のJR東日本の状況だと考えています。今回のワンマン



「株主資本主義」が安全第一を脅かしている
経営陣の意識を糾すために、
組合、利用者、議員で連帯を！

れいわ新選組の潜水艦と言われてまして、千葉一區から来ましたたがや亮と申します。どうぞよろしくお願ひします。

私も福島さんと同じく国土交通委員に所属しており、トイレもない、快車もなく、みどりの窓口もなくなる、私の出身である千葉のJR永田駅のトイレがなくなることを取り上げてきました。幸い、すぐにトイレが復活するという話になりました。京葉線の快速も散々国土交通大臣を問ひ詰めて自治体とJRと協力してくれという話

などを見直しなければなりませんし、私たち政治家の役割としては、本間に国鉄の分軌民営化は、これで良かったのかをもう一度、問い質さなければなりませんと思つております。

日本の鉄道事業の運営体制そのものについての本質的な議論をやることを通じて、ワンマン運転の問題をはじめとする様々なJR東日本の問題を解決するために、これからも国会で議論していきますので、ぜひ皆さんからの現場の声を届けていただき、またメディアの皆さん方には、想像以上にこのJR東日本というのは、やばいぞ、というのを見ていただいた方がよいと思つています。現場の皆さんの声を聞くとおそろしく、現場の皆さんの会社ではありません。それくらいに会社になつてい

すので、是非、この事態を報道し、注目していただくことが大事だと思います。どうもありがとうございます。

国土交通委員
衆議院議員 多ヶ谷 亮 氏

をしてきました。その結果、通勤快速とまではいかなかつたものの、今年の9月から朝2本、以前の快速に近い便ができるということで、少し地元ではほつとしています。しかし、これが要するに始まりなのかなというところで、まだまだ地域の首長さんたちも議員たちも警戒をしているところなんです。やはり何故かということになっているのかという「株主資本主義」です。皆さんも聞いたことがあると思ひます。すべてが株主のために、というのが多分、今どの業界でも強いのではな



安全第一のJR東日本にするため、
奮闘していく！

お疲れさまです。衆議院議員の鈴木ようすけです。今回のワンマン運転の話があつたときに、本当にこの言い換えで何もかもすべて進めていってしまふ。例えば、人員削減を効率化とか、何とかアップとか、失われた30年を未来への助走とか、本当にこういう表現が上手だなと改めて思ひます。福島さんからもありました。本当に1人で電車を運転しているときに事故が起きたら、また車内で痴漢などのトラブルが発生し

たい。それらをおぎなりにしたまま、まずはワンマンでやっていく」という今のJR東日本の経営陣のやり方は本場に危険です。私の同級生にある航空会社のパイロットがいますが彼は「今回会社トップが整備畑ではなく営業畑出身の方になつて整備を怠るからうちの飛行機には乗らない方がいいよ」と言っつて。今のJR東日本も結局経営陣がどこに意識が高いかによって現場も変わつていく。それをしっかりと組合の皆さんやお客さまを含めたみんなで経営陣を糾していくことが必要です。その姿勢が少しでもないとやりた

JTSU議員懇談会会員
外務委員会/法務委員会
衆議院議員 鈴木 庸介 氏

たとしても不安なことばかりです。個人的には新宿駅のホームにホームドアがないことははじめ、本当にJR東日本には言いたいことがたくさんあります。しかし、残念ながら国土交通委員会は人気委員会ではなかなか入ることができないので、今、法務委員会から側面射撃ができればと思つてます。引き続き皆さんの連帯を表明させて頂きたいと思ひます。今日は本当にありがとうございます。



容易に想像できるワンマン化での事故

金儲け経営体質を改めさせる！

JTSU議員懇談会会員
国土交通委員長
参議院議員 青木 愛氏

皆さんこんにちは、参議院議員の青木愛です。いつもお世話になっておりまして、誠にありがとうございます。全日本比例区から上げていただきまして、この間、時々、JTSUの皆さんには事務所にもお見えくださいまして、様々なご指導をいただいております。この間のみなさんの働きによりまして、今日も国土交通省がJR東日本へ立ち入り検査等々、様々動かざるを得ない状況をつくっていただいていると感じております。

中野電車区の原因不明の事故についても報告をいただき、国交省にも直接訴えていただいたところですが、その後、国交省がその原因究明に向けて動き、そしてまた東京新聞にも取り上げていただいたという報告を先だつていただき、良かったと思っております。みなさんの本当に、利用者のための献身的な働きが国交省を動かす、そしてまた社会を動かしているということに對し、心からの敬意と感謝を申し上げます。

今日は、ワンマン運転を考える集会ですが、千葉でも車掌さんがいない列車で重大事故が起きました。扉の開閉時間が短いために、杖をついている高齢の方が転倒し、かなりの重傷を負ったというニュースがあり、事故から半年も経ってから新聞報道がされ、私も知ったという状況がありました。これも事態も問題ですし、まだまだ表には出ていないこうした事故・事象がいろいろと水面下にあるのではないかと拝察するところです。先ほど首都圏でワンマン運転になったらどうなるのか、ホームドアの隙間からお子さまが顔を覗かせるなどの話もありました。いろいろな問題が出てくることは想像に難しくないところです。それが1つの感想であります。また、千葉県においては、ダイヤ改正がこの間の問題になり、JR東日本による一方的なダイヤ改正というのは、法律の改正で対処できるのではないかと考えております。また、今日出席されている先生方にも相談させていただければと思いますし、西日本の方では、自治体が株の買い取りを進めているところも出てきていると伺っています。今のJR東日本は地域と共に生きるのではなく、金儲けに走っている体質を何としても改めていく必要があります。

いろいろな形で、議員の先生方と力を合わせて、皆さんと力を合わせて議論を立ち上げるなど、地域の皆さんの声を集め、大きな声に高めていきます。引き続きのご指導をお願いいたします。本日はお招きいただきまして、ありがとうございます。



鉄路は人員輸送だけでなく、食糧の安全保障にもつながるからこそ

安心して利用できる鉄道を守る！

JTSU議員懇談会会員
行政監視委員長/環境委員
参議院議員 川田 龍平氏

皆さんこんにちは、参議院議員の川田龍平です。これまでも皆さんからのお話を聞かせていただきました。現場の話、特に健康の話なども伺いましたけれど、先日ILO東京事務所と連絡を取り、労働者の人たちが安心して働き、そして利用する人たちが安心して安全に鉄道を利用できるよう、全力で皆さんと一緒に国会で頑張っていきます。今日は「何かおかしくないですか」という違和感、おかしいと思う・感じるということが実は正しいというところがあります。私はずっと取り組んでいるワクチンの問題を紹介します。国会でコロナワクチンのことを取り組んでいます。これはレプリコワクチンという新しいワクチンで、鉄道のことと関係してくる安全の問題です。10月1日から65歳以上の基礎疾患のある人を対象に定期接種化されますが、このワクチンはアメリカで開発され、ベトナムで治験をしているのですが、世界中で日本だけが承認しています。この新しいワクチンが健康に影響が出ないのか違和感を覚えます。私は被害の被害者として「打つてはいけないうではないか」と声を上げてきました。

過去40何年間でワクチンの副作用や亡くなる人の数をコロナワクチン1種類と風疹や麻疹(はしか)などに比べて歴史的に使われてきたMRワクチンと比べると、コロナワクチン1種類だけで大幅に増加していることが分かっています。そのため、コロナワクチンの安全性をもう一度、検証する必要があると考えています。国は、安全性の情報をなかなか出さず、自治体にも情報を出さないように通知してしましました。しかし最近、愛知県や静岡県などで亡くなった人がロッドによって連うということが情報公開請求によって判明しています。このように調べると明らかに安全の情報をマスコミは知らされず、このようなことが今の日本で起きていることだと思います。

私もJR東日本の話を皆さんから伺っています。本日に鉄道会社では無くなっていくと感じます。テナント業や不動産業の方が主流になってきており、そちらの需要の方が大きくなっていくのかなと錯覚を覚えます。福島先生のお話にもあつたように、JRが金融業になっていくと本日に私たちの鉄道は守れるのかなと感じています。そして、このワンマン化や将来的な自動運転化を考えると本日に怖いことだと考えられています。一昨年、北海道からの貨物が寸断されたということがあり、鉄道輸送がなければ私たちの生活そのものがままならなくなってしまう。鉄路は人員の輸送だけではなく、食料の安全保障にもつながりますし、私たちの生活そのものに直結するものです。だからこそ、これから安心して私たちが利用できる鉄道をどうやって維持していくのかを考え、私たちはもつと鉄道事業について、しっかりと関りを深めていきます。

ありがとうございます。



新たなジョブローテーションが元凶！

みんなで作る公共交通政策で人の移動の権利を守り抜く！

JTSU議員懇談会会員
元衆議院議員/立憲民主党 東京第29区総支部長
木村 剛司氏

皆さんこんにちは、ご紹介いただきました立憲民主党東京29区の木村たけつと申します。わたくしから挨拶をさせていただきます機会をお与えいただきまして大変感謝しております。日頃から皆さま方の活動に心から敬意を表します。JTSUの皆さんには本心に心温まるご支援を賜りまして、心から感謝を申し上げます。だいたいどの団体もおつしやるのは「自分たちの資金アップのために」ということですが、JTSUの皆さんからは一言もそのようなお話を聞いたことがありません。皆さんは公共交通政策としてJR東日本がいかにあるべきかを、このことを絶えずおつしやっています。私は、ちょうど就職氷河期で、平成に駆け抜けていく段階でしたが、あのとき最も就職をしたかった会社のナンバー1がJR東日本だったと記憶しています。その誇り高いJR東日本が、こんな内情であつたのかということを知り、私も驚いております。東京都区内の23区内のみどりの窓口も廃止になりつつありますし、またみどりの窓口で対応をお願いしても、なかなかその奥にはいらつしやるのでしようけど、一向に出でこない。このような冷たい会社であると思えますし、その元凶が新たなジョブローテーションであり、熟練した皆さんの知見と経験が削がれています。すべては人の命と安全よりも会社の経営の効率、そして利益を求めるといことがすべての根幹だと思っております。

私の足立区、荒川区でもそうですが、地域のコミュニティバスが経営上の問題から赤字によって廃車又は減便ということになり、住民運動が起きております。また、JR東日本もまったく同様ですが、人の移動の権利が担保されるのが公共交通政策の在り方だと思えますので、どうか皆さま方と、福島先生と青木先生と一緒に頑張りたいと思えます。どうかよろしくお願いたします。ありがとうございます。

ありがとうございます。

ありがとうございます。

会場にお越しいただいた皆さま			
チーム もり 愛	松田 亨子	参議院議員	天皇 大輔
参議院議員	天皇 大輔	議員事務所	櫻井秘書
衆議院議員	青山 大人	議員事務所	青山秘書
衆議院議員	野田 聖子	議員事務所	中森秘書
総務大臣政務官 衆議院議員	西田 昭二	議員事務所	秘書
参議院議員	小西 洋之	議員事務所	小野寺秘書

フリートーク・質疑・応答



環境経済研究所
(技術士事務所)

代表 上岡 直見 氏

輸送人員・輸送量あたりの社員数が同業他社よりも非常に少ない！

南武線ワンマン運転でのTIMSでのドア扱いは危険性が高いのではないかと？

- 委託を大幅に進めているため社員との切り分けは難しいが、輸送あたりの駅職員、車掌・運転士の数が、JR 東日本は他の大手民鉄に比べて非常に少ないという事実がある。また、車両、電気、工務職場についても同様。相手にもよるが、数字で示していくことも1つの手段。
- TIMS(運転台の画面)の反応は非常に遅い。南武線のワンマン運転では、TIMSでドア扱いを行うことにびっくりした。あれでドア扱いをするのは危険性が高い。
- 機械で人間を代替するには、限度がある。人間の力は、人間の判断というか、認識というのはものすごいものがある。例えば、車いすの方のご案内は、自動スロープなどが作られたものの、結局は人間がスロープを使うのが一番確実で安全となっている。安易に機械で人間を代替することは、現場と経営者の意識の乖離の表れです。経営者が利用者を見ず、株主しか見ていない表れだ。

- A. TIMSとは車両システムを見るためのモニターですが、TIMSは本当に反応速度が遅く、ドアが開いたら「開」と表示されるのが本来であるにもかかわらず、ドアが開いているのに「閉」と表示されてしまうこともあります。システムは正常に動作していても、運転士には正常な表示がされないために混乱をする場面もあります。そのようなシステムで安全にかかわる操作をしなければならないことを強いるのがJR東日本の現状なので、労働組合としてしっかり向き合っていきます。
- A. 鉄道会社は、コロナ禍で一時的に新規採用者数を絞っていました。コロナ禍が明けた現在、JR東海やJR西日本は新規採用者数を戻しましたが、JR東日本は依然として戻さず、少ない人数でやりくりしようとしています。すなわち、少ない人数で回していかには儲けを出していくかに主眼を置きすぎ、技術を大切にしている鉄道会社に必要の人員の確保や教育はあまり考えられていないと認識しています。その結果、一人当たりの負担が増加し、それに起因した安全性の低下など不十分な環境がつけられてしまっています。経営の問題ですが、私たちにとっては働く環境にかかわる大きな問題であるため、団体交渉などを通じてしっかりモノを申し続けていきます。また、様々な指標を一緒に勉強させていただきたいと思います。



ジャーナリスト

小林 美希 氏

本数が少なくても地元の高校生にとっては大事な通学手段！

ワンマン運転に歯止めをかけるための法整備はいつか

- 水郡線はとても本数が少ないが、地元の高校生にとっては非常に大事な通学手段である。例えばワンマン運転、それだけでなく無くなってしまったり学校に通う手段がなくなってしまう問題が全国各地にある。これがもし無くなってしまったり、ワンマンが危険だからと言って乗れなくなったりすると親の送迎が必要になることから、親の方にも影響しかねない大変な大きな問題だと感じた。
- Q. ワンマン運転に歯止めをかけるためには、法制度を国はどう変えたら良いのか。あるいは自治体では何が出来るのか。可能性として何か施策のようなものがあれば教えていただきたい。

- A. JR東日本は、ワンマン化を進める1番の理由に「人口減少社会の中で鉄道が将来にわたって発展し続ける為にどのような運営をしていくのか」を挙げており、収入の減少が見込まれる中で、いかにランニングコストを下げて鉄道を維持するかという考え方で。法制度の面では、設備投資や安全投資を国が補助することで鉄道会社の負担を減らし、線区に投入する費用を増やしていくことを検討できます。今のJR東日本はそれをできる体力を持っていますが、利用者が少ない線区に対する費用を一企業の責任で全部賄う現状の仕組みでは、それらをやらない理由にさせてしまっています。一鉄道会社の問題にするのではなく、より広い視野で、皆さんからのご指導・ご支援をいただきながら勉強し、一緒に取り組みを進めていくことが非常に大事だと考えています。



参議院議員

川田 龍平 氏

輸送人員・輸送量あたりの社員数が同業他社よりも非常に少ない！

南武線ワンマン運転でのTIMSでのドア扱いは危険性が高いのではないかと？

- 上岡さんのお話を聞き、南武線の電子式(TIMIS)でのドアの開閉では、(乗客を)挟むことは必ず起きる事故だと思っています。「これ(TIMISの反応)が遅くなったときにどうなるのか」は、本当に検証が必要だと思っています。
- 郡山でのオーバーランもYahoo!ニュースを見ていると「積雪だったんじゃないのか」とか「これほどの距離のオーバーランはないんじゃないか」とのコメントが多くありました。こういった事故の検証を含めてしっかりやっておかないと「なぜこうなったのか」というのが分からない状態になってしまい、本当にまずいと思います。
- 新幹線の分離もYahoo!ニュースでは「絡み合って連結している」「空気圧で自動的にちゃんとブレーキが効いた」とも書いてありました。しかし、電子式ではこうはいかないと思いますし、電子式のドアの開閉装置はちゃんと安全が守られるのかを本当に検証することが必要だと思っています。安全については「やっぱりそうなるのかもしれない」という意識を持ち、事故を未然に防止していくことが大切ですので、労働組合として、会社へしっかり求めていただきたいと思っています。



衆議院議員
ふくしま のぶゆき
福島 伸享 氏

国鉄分割民営化の再検証を！

国民の移動する権利を確保し、安全を犠牲にした経営を行わせない！

- これまで国会では「国鉄の分割民営化が成功した」と言われていますが、世界中の国で鉄道の“線路の部分”が民間である国は実はほとんどありません。民営化の大国であるアメリカも線路の部分だけでなく、上も公営です。すなわち安全性の担保や駅の公共性を担保するために公が関与するというのは当然なことです。「駅はみんなのものであり、線路の安全は公共のものであることから、国鉄分割民営化そのものの在り方をそろそろ見直すべきではないか」といふ、国会で議論しています。
- 一方で、政治と金の問題があり、自民党には膨大な政治献金がありますが、JR 東日本も企業団体献金をしています。また「JR 東日本ときわ会」という JR 東日本の OB 会があり、事務所にパッと入って選挙運動をそのOBの方がやったりしていることから、一言でいうとズブズブの関係があります。そのために自民党政権では「国鉄分割民営化を根本から検証しよう」というのが広まりません。
- いずれにしても、今のままでは持続可能な（鉄道の）経営は誰がやってもできないと思います。一番大事なことは“国民の移動の権利を確保すること”です。それはどんな弱者であっても移動することができる権利を確保することです。また、何よりも“安全を犠牲にした経営は行わせないこと”が一番の目的です。「今後の鉄道事業の在り方」を国会で骨太の議論をしていきます。

その他の主な内容

Q. 東北新幹線での列車分離もその前の郡山駅でのオーバーランも非常に大きな問題であり、私たち利用者が非常に心配する事案について、JR 東日本はその重大性に立たない。

A. JR 東日本は、怪我人まで生じた大幅滑走について「インシデントに当たらない」と言っていますが、私たちは「インシデントに当たる」認識です。会社では、保線なども含めて検証していますが、分析・原因究明が終わっておらず抜本的な対策は打っていません。つばさ号は新しい車両が導入を始めていますが、この大幅滑走の分析に基づいたデータは取り込まれていないため、私たちは同じような事象が起こる可能性があると考えています。労働組合として引き続き、JR 東日本との議論をしていく必要があると考えています。

Q. 重大インシデントに入らないものが非常に多い。これを当事者である JR 東日本にすべて任せるのではなく、独立した運輸安全委員会などの調査に委ねるべき。

A. 運輸安全委員会などの第三者機関を活用しながら原因究明を進めていくことは、非常に大事だと考えている。私たちが労働組合として団体交渉などで様々な指摘をしますが、聞いていて聞いていないような感じであり、聞く耳を持たず誤りを認めない経営姿勢が表れています。団体交渉そのものも軽視されている状況です。今の JR 東日本は、みどりの窓口や京葉線などの様々な問題で経営のあり方に関わる指摘に対しては非常に敏感に反応している経営陣の体質があります。労働組合としては、そのような機関も活用して真の原因究明をしながら、利用者の安心を実現していくことは非常に大事なことだと考えています。今後、会社に対してそのような提言も行いながら、原因究明にしっかり向き合っていきます。また、ご助言やご指導をいただきながら手を携えて進めて参ります。

心のこもった連帯のメッセージ

メッセージ

私たちは視覚障害者のホーム転落をなくすために発足したホーム転落をなくす会です。会の設立目的は転落そのものをなくすことですが、今回 JR 東日本がワンマン運転をすすめると聞き、交通弱者の安全性や利便性が更に悪化するのではと危惧し、メッセージを送ることにしました。

と申しますのは、例えばホームドアのある駅でも、ホームと列車の間に足を落とし、怪我をしたという事故はあります。このような事故が起こった場合、怪我をした人への対応、応援の要請、電車遅延に伴う連絡、車内アナウンスなどをワンマンである一人の運転士がこなせるのでしょうか。

近年、無人駅が増えたり、みどりの窓口が減ったり、改札から人がいなくなり、インターフォンが設置されたりと人を減らす方向だけに注力されているように感じます。

しかし、そもそも鉄道事業は輸送という接客業であり、その客の中にはしょうがいしゃのような交通弱者や高齢者、外国人もたくさんいます。ホーム上でトラブルが起こることもあり得ます。つまり、輸送の安全性や利便性を考えた時、人にしかできない安全確保やサービスというものがあるはずです。

今一度、駅が無人になることやみどりの窓口を減らすこと、改札に人がいなくなることで、電車をワンマン運転で運転することの問題に目を向けていただき、誰にとっても安心して使いやすい鉄道を目指していただきたいと願っています。

2024年9月24日 「ホーム転落をなくす会」一同

あなたの「ひと声」が 目の見えない人の命を救います

キケンな時は 呼びかけを！

白い杖の人とまっぴらあぶない！

とまっぴらあぶない！

困っているときは なにかおてつだいしましょうか？

と声をかけて下さいね (前や杖をいきなりつかまさないようお願いします)

緊急時のみ 腕をつかんでもとめて！

© ホーム転落をなくす会 <https://stoptenraku.com/>

▲ 「ホーム転落をなくす会」による啓発ポスター

▶ 「ホーム転落をなくす会」ホームページ



9月24日「快適で利用しやすい鉄道の運行を求めるピラ配布行動」実施！ワンマン運転実施主要線区で取り組む！



常磐線いわき駅・赤塚駅・土浦駅
京浜東北線大宮駅・南武線立川駅



ご意見・激励の声が寄せられ、多くの反響がある！

最近のJR東日本 何かおかしくないですか？

安全も公益も利用者の声も現場の悲鳴もすべて **軽視** されていますか？

「みどりの窓口」削減は
あくまで一時的な対応
「みどりの窓口」削減は多くの不便をおかけした一時的な対応を、従来のダイヤをベースとしたダイヤ調整を実施したもののダイヤ調整でストレスフリーなダイヤを実現するための基本方針である削減計画は一切変更ありません。

京浜線ダイヤ改正に表れた
利用者の視点を欠いた押し付け
列車の遅延率の平準化を理由に通勤快速を廃止し、利用率の高い快速でも減速した京浜線は、利用者の求めるサービスの実現を阻害し、JR 目標でのサービスの押し付けであったことが露呈しました。

駅から時計を撤去
スマホ普及を理由に

駅のトイレを閉鎖
日常的なニーズ軽視

系統のブローが弱減
キャリアビジョン掛けず

「新たなジョブプロポジション」とい人事、専属施設により系統のブローが減り、キャリアビジョンを掛けない人事異動が高頻度化し、やりがい、働きがいが見失われています。

コストカット重視で“安全の確保”も“公益性”も“利用者への配慮”も大きく低下していませんか？

地域の足である鉄道の使命を果たすために取り組まふす

水戸線・常磐線のワンマン運転の現状

JR 東日本の考え

「安全の確保をベースとして業務を高度化し、お客さまが求める輸送サービスを創出すること」を目指し、最新の設備を活用し、「自律型高度利用可能な列車の運転システム（ワンマン運転）」により、輸送サービスを大きく拡大し、安全確保と業務効率化を図る。また、安全確保と業務効率化を図るため、ワンマン運転に必要となる設備を整備し、安全確保に必要となる設備を整備し、ワンマン運転を実現しています。

ワンマン運転開始以降、様々な問題が顕在化！
「安全性」「利便性」「公共性」が保たれない事態が露呈！

利用者から寄せられた声

- ワンマン運転に対する不安や不満の声
- 列車の遅れに関する対応が不十分
- 乗降時、乗車中に発生する騒音や振動
- ホーム上、車内のマナーが悪い人が目立つようになった
- 乗車中の不安定な揺れや振動がひどい
- このまま運転と乗客が減少してしまえば、1人で乗車することになる可能性がある
- ワンマン運転になったから列車が減った

乗客からの意見や声

- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない

乗客からの意見や声

- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない

鉄道を安全かつ平等に利用できるのが“公共交通機関”の使命と役割です。過度な人員削減・効率化により役割が失われることはあってはなりません。

ワンマン運転をご存知ですか 首都圏11 両編成までの路線でワンマン運転へ転換

2025年3月 首都圏各路線と南武線から
車掌がいなくなります

ワンマン運転実施に向けた取り組み状況

2025年3月までに実施予定の路線は、以下のとおりです。

- 常磐線（10両編成）
- 常磐線（8両編成）
- 常磐線（6両編成）
- 常磐線（4両編成）
- 常磐線（2両編成）

すでに寄せられている社員・利用者からの声

すでに寄せられている社員・利用者からの声

安全・利用者が懸念する点

- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない
- 乗客の安全確保が保たれていない