

# 最近の JR 東日本 何かおかしくくないですか？

安全も公益も  
利用者の声も  
現場の悲鳴も

## すべて 軽視!



### 「みどりの窓口」削減凍結は

あくまでも一時的な対応

「みどりの窓口」の削減計画は多くの方にご不便をおかけしたことから一時的な凍結を発表したものの“シームレスでストレスフリーな移動を実現する”という基本方針である削減計画は一切変わっていません。

### 京葉線ダイヤ改正に表れた

利用者の視点を欠いた押し付け

列車の混雑率の平準化を理由に通勤快速を廃止し、利用率の高かった快速までも減便した京葉線は、利用者の求めるサービスの充実を図らずに利便性を軽んじた JR 目線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



### システムのプロが消滅

キャリアビジョン描けず

「新たなジョブローテーション」という人事・要員施策によりシステムのプロが減り、キャリアビジョンを描けない人事異動が高頻度化し、やりがい・働きがい喪失させられています。

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 果たすために取組みます



## 果たすために取組みます

### 水戸線・常磐線のワンマン運転の現状

【水戸線】 小山～友部間に加え、常磐線友部～水戸・勝田間でもワンマン運転が開始

【常磐線】 土浦～原ノ町間にてワンマン運転を開始

(注：3～6両編成での運用を「中編成ワンマン」という)



### JR 東日本の考え方

「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造すること」を目指し、最新の技術を広く活用し、「置き換え可能な仕事の機械化・システム化を行うことにより、輸送サービスを支える業務を広く担う人材の育成」と、「限られた人材を『人ならではの創造的な仕事』へシフト」を行い、お客さまのご利用状況にあわせてワンマン運転に必要な設備を整備し、安全確保に必要な設備を設置した後に実施していくとしています。

## ワンマン運転開始以降、様々な問題が現実!

### 「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

##### ワンマン運転に対する不安と不満の声

- 列車の遅れに関する車内放送がない。接続列車の案内もない。運転している乗務員には声をかけられないし、不安なことが多かった
- 車掌さん、駅員さんがいなくなりとても不安だ
- ホーム上、車内でのマナーが悪い人が目立つようになった。注意する車掌さんがいないのが原因では
- 車内にはゴミが散乱している
- 切符を持たない人も増えた。不公平感を感じる
- 障害者への安全配慮がされているのか甚だ疑問。駅員さんや車掌さんがいる安心感がなくなった
- これまで運転士と車掌で列車運行をしてきたのに1人で本当に大丈夫なのか
- 高齢者の足をどう確保していくのか。減便で利便性が悪化した
- ワンマン運転になってから列車遅延が多くなった

#### 安全、利用者軽視で公益性を欠く

##### 驚愕の発言を繰り返す JR 東日本

- 進入進出時の死角で起こる接近・触車・転落事故発生への懸念に対しては問題ない
- モニターの同化現象はなくすることはできない。対応できる範囲でしてもらえればいい
- 車側カメラが汚れた場合は、運転士がスポンジで拭いて対応する
- 利便性の向上についてはポスター掲示による啓蒙活動で維持・向上できる
- 東北線でもできたから水戸線でもできる
- 体の不自由な利用者から事前に連絡してもらい駅員が対応する。福祉団体や車いす利用者への説明や意見集約はしない。自治体だけで十分だ
- ワンマン運転について沿線自治体に説明は行うが協議はしない

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欠落することはあってはなりません。

地域の皆様の要望を受け止めつつ、

水戸線・常磐線の「安全性」「利便性」「公共性」の維持向上が図られるように  
労働組合として声を上げていきます!

