

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 喜勢 陽一殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

ワンマン運転実施における諸課題の解決を求める申し入れ

J R 東日本のワンマン運転においては、現在では、在来線 66 線区のうち 47 線区でワンマン運転が実施されています。さらに今後は、長編成ワンマン運転として 7 両編成以上の列車での実施が計画されており、常磐緩行線を皮切りに南武線、横浜線への導入が計画されています。

グループ経営ビジョン「変革 2027」を踏まえ、安全の確保をベースとして業務を高度化し、人口減少社会の到来や技術の進展等の社会環境の急速な変化に対応しながら、利用者が求める輸送サービスを提供していくために技術の進展により確立した技術等を導入しワンマン運転を拡大していくこととしています。

これまで短・中編成ワンマン運転が導入されて以降「車載用ホームモニタシステム」による視認性や死角の問題や接続等のご案内に関わる問題が生じているにも改善に向けた取り組みは遅々として進んでいません。さらに、ワンマン運転の際、起動開始後に触車するも運転継続した事象や出発信号機が停止現示であるにも関わらず起動開始した事象、発車時刻前に起動を開始した事象が発生するなど、安全性やサービス品質が低下の一途を辿っていると言えます。

職場では、融合と連携の強化、そしてインバウンド需要の取り込みとコストダウンからなる収益の拡大が強調されています。これらは「J R 東日本グループ 2 0 2 4 年度経営方針」に記載されていることを有言実行しているにすぎませんが、今の職場現実には、新幹線における設備故障及び感電事故、大滑走による進路冒進、総武・横須賀線の東京トンネルの崩落事故、横浜線中山駅での作業員の墜落死亡事故、さらに赤閉め・早閉め、流転、出発信号機停止現示のまま起動開始、入換信号機冒進など、繰り返される事故・事象が後を絶たない状況です。

「安全はトッププライオリティである」ことを掲げていればいいのではなく、安全性の向上における経営方針がより具体的に示されることなくして、J R 東日本がサステナブルな成長を遂げることは出来ないと危機感を抱いています。収益確保と効率化に注力するあまり、安全やサービス品質の低下を見逃ごすことなどあってはなりません。

ワンマン運転の実施にあたっては、輸送品質・安全品質・サービス品質および線区の特情を考慮した列車運行計画と車両・ホーム設備を構築したうえで実施することを求めてきましたが、具体的な対策が講じられてきたとは言えません。現在の短・中編成ワンマン運転における課題の解決を図ることなしに、今後のワンマン運転の拡大および長編成ワンマン運転の実施は到底容認することは出来ません。安全で品質の高い輸送サービスを提供するための方策は現場に存在することからも、現実には踏まえた労使協議を経ていくことが求められています。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、団体交渉は信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

記

1. 短・中編成ワンマン運転実施における事故・事象の発生件数並びに原因と対策を具体的に明らかにすること。
2. 「車載用ホームモニタシステム」に関する故障発生件数並びに故障原因、改修実績を具体的に明らかにすること。また、カメラの定期清掃の在り方及び経年劣化に対する考え方を明らかにすること。
3. 「車載用ホームモニタシステム」において「赤化」「白化」が発生し、安全を阻害していることから対策を実施すること。また、ワンマン運転実施線区における駅設備としてホーム屋根を設置するとともに照明設備との照度調整等の改善を図ること。
4. ワンマン運転時の起動開始時に触車や戸挟み等が発生したことに対する見解と対策を示すとともに、駅ホームにおける安全確保のための整備を行うこと。
5. ワンマン運転の実施にあたっては、輸送品質・安全品質・サービス品質及び線区の特情を考慮した列車運行計画と車両・ホーム設備を構築したうえで実施すること。
6. 今申し入れに対する回答及び団体交渉は2024年4月30日までに実施すること。

以 上