

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



系統のプロが消滅

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・要員施策により系統のプロが減り、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？

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 常磐線各駅停車と南武線から 車掌がいなくなります

首都圏主要線区には常磐線各駅停車（10両編成）、南武線（6両編成）、横浜線（8両編成）のほか山手線（11両編成）や京浜東北線（10両編成）などの長編成の路線も含まれています。これらの路線では、通勤時間帯のラッシュ時に1列車あたり3,000名もの乗客を乗せて運行していますが、現行の車掌・運転士のツーマン運転から運転士だけのワンマン運転化が計画されています。

すでに寄せられている社員・利用者からの声

社員

- ラッシュ時間帯での安全確保ができない
- 災害時や異常時（列車内での犯罪事件や車両故障などの発生時）に運転士1人で数千人に対応することはできない
- 社員削減・コスト削減しか主眼がなく安全輸送はできない

利用者

- ラッシュ時間帯や災害時の安全性に問題はないのか
- 地域に根ざした発車メロディーまでもがなくなりJRに対する愛着が薄くなる
- ダイヤが乱れているときに利用者の求める代替手段などの情報提供に不安がある

JR 東日本の長編成ワンマン運転

実施に向けた取り組み状況

JR 東日本では長編成ワンマン運転実施にあたり、以下の整備を行うことを基本的な必須条件としています。

- ホームドア（現行3機種）
- 車載ホームモニタシステム
- ATO（自動列車運転装置）またはTASC（定位置停止装置）の整備
- 指令室と列車客室間の通話機能

あわや死傷事故にもなり得る

事象の続発!?

ワンマン運転を目前に迫る中でも、設備や人、外的要因など様々な事故が止まりません。

- ホームドアの隙間から顔を出し電車と衝突する人身事故
- ホームドアと電車 사이에人が入ってしまい車掌が非常ブレーキ
- 酔客がホーム上で電車に衝撃
- 踏切事故や急な荒天による長時間停車や駅間での孤立

激甚化・頻発化する自然災害や車内犯罪行為等の発生時においても、現行と同等以上の安全確保、適切な対応が必要ではないでしょうか。



ぜひ、皆さんの声をお寄せください

右記二次元コードから ▶



私たち JR 東日本輸送サービス労働組合は、JR 東日本とそのグループ会社で働く仲間が集う労働組合で、組合員の「いのち」「雇用」「生活」を守り、労働条件の向上による「生活とこころの豊かさ」を実現すること。また、社会生活維持に必要な不可欠な労働者＝エッセンシャルワーカーである私たち鉄道労働者の社会的地位の向上を実現すること。そして、組合員が不利益扱いされることを許さず、すべての仲間のための“経営のチェック機能”を果たす真つ当な労働組合で在り続けることをめざしています。