



委員会宣言

JR 東日本輸送サービス労働組合大宮地本は、本日、レイボックホール（市民会館おおみや）集会室 8 において、第 3 回定期委員会を開催した。「共感」を基に、創造した輸送サービス労組運動を更に飛躍させ、鉄道の安全性再確立と相次ぐ不祥事の根絶をすべての仲間と創り出し、地域と社会に信頼され、笑顔と活気あふれる未来を実現していくことを確認した。

会社は、2025 年 5 月 7 日「JR 東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」の提案を行った。「融合と連携」を合言葉に労働の複務化が推し進められ、統括センター化の進展によって、兼務という働き方を超え、時間外労働は当たり前という現状がある。各職場では休日出勤が常態化し、大宮統括センターでは時季変更権が乱発されている。同時に、それぞれのスペシャリストが蓄えてきた専門性が失われつつあることも現実だ。さらに「勇翔 2034」でめざされる新たな事業本部化によって、働く場さえも明確にされない「なんでもありの労働形態」が作り出されようとしている。また「人事・賃金制度等の見直し」においても社員間の格差は拡大する一方であり、「能力昇給導入反対！都市手当廃止反対！60 歳以降のグループ会社への原則出向反対！」の要求を掲げる JTSU-E 版の人事・賃金制度を実現させるために全分会から運動をつくり出していこう。「2026 J T S U 春闘」は、新たな人事・賃金制度導入を控えた中での労使議論となる。私たちは改めて「賃金本質論」に基づく賃金のあり方を踏まえ、物価上昇に負けないベースアップとして 16,500 円（定昇含まず）の要求を堂々と掲げる。

今年に入ってから大規模輸送障害の連鎖が止まらない。1 月 16 日、山手・京浜東北線の停電事故は、安全装置の取扱い誤りが原因だ。1 月 30 日には常磐線で架線切断、2 月 2 日は京葉線八丁堀駅エスカレーターから発煙と、相次ぐ輸送障害を重く見た国土交通省は、2 月 3 日行政指導を発出し、原因究明と再発防止策の検討を指示した。しかし、その直後の 2 月 8 日、宇都宮線でまたも架線切断が発生している。この事故も、トロリ線の交換場所の取違いや、モニタリングの画像の見逃しという人為的ミスが発表されている。これらの事故に対し 2 月 10 日、喜勢陽一社長はコメントを発表、「すべての業務の抜本的見直し」や「6 つの取り組み事項」を提示したが、グループ会社に責任の矛先を向ける前に、経営陣の安全に対する意識の抜本的見直しが優先事項ではないか！

一方で、1 月 23 日に埼京線で発生した車内での凶器使用行為では、車掌による車内対応や列車防護の重要性が明らかになった。今年のダイヤ改正で横浜線のワンマン運転が予定されているが、安全性・サービス・利便性の低下が顕在化しており、すべてがクリアされるまでは、効率化のみがめざされたワンマン運転や、その先の首都圏における長編成ワンマン運転には明確に反対していく。今後も、駅頭ピラ配布や HP 等、様々な発信の場を活用してワンマン運転の問題を訴えつつ、一人ひとりが潤いの持てる 2.5 人称の視点を持ち、地域と社会から必要とされる JR 東日本をつくり出していく。

2 月 8 日に投開票が行われた第 51 回衆議院議員総選挙は、戦後初めて自民党が単独で 3 分の 2 を超える議席を獲得した。消費減税・物価上昇対策の先には憲法改正がめざされているこの現状に危惧し、すべての仲間が笑顔であふれる未来を実現させていくため J T S U 議員懇談会の仲間と連携を深め、連帯のたたかいを強化していく。

2026 年 3 月のダイヤ改正において、浦和統括センター乗務ユニットの融合が会社施策によって進められる。大宮地本発足当初から存在している老舗分会が融合されることになり、大宮地本最大規模の分会が誕生する。新たな「浦和エリア分会」を堂々とスタートさせていこう。なぜ今、労働組合が必要なのか！無関心な社員をどう変化させていくか！無力じゃないという事をどう伝えていくか！やりたい事・変えたい事を言語化し、ビジュアル化することで共感の土台をつくり出していこう！そして輸送サービス労組の旗の下に結集を呼びかけ、自分たちの働く職場を自分たちでカスタマイズできる楽しさと喜びを共創し、その先にある組合員・家族の幸福のために全組合員で大宮地本運動を推し進めようではないか！

以上、宣言する。

2026 年 2 月 20 日
JR 東日本輸送サービス労働組合大宮地方本部
第 3 回定期委員会