

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、要員の課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いません。

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、赤信号を自落としてドアを閉め、列車を発車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くべき事実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、雷が衝突しました。会社はこれを「衝撃」とみなします。この倒木の撤去に約20分を要しました。撤去作業の前に、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知れませんが、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っています。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。