

# JR東日本が運行する鉄道への安心感と

## それらを提供する誇りを取り戻す

現状報告(要旨) 事務長 串田 弘史

### 安心して利用できる鉄道とは何か

#### すべての人が利用しやすい鉄道であり続けよう!

本日、9月24日は「みどりの窓口記念日」ですが、皆さんご存知でしょうか。1965年9月24日に全国150の駅に指定席券を発売する「みどりの窓口」が設置された日です。このように、JR東日本の「ワンマン運転」を考える院内集会を開催し、JR東日本の経営のあり方にも踏み込んでいく意義深さも実感しています。

私たちJR東日本輸送サービス労働組合がこの院内集会を開催する目的は、集会の副題に「私たちは快適で利用しやすい鉄道の運行を求めています」としたように、JR東日本が運営する鉄道にとどまらず、すべての鉄道利用者にとって安心して利用できる鉄道とは何か」を考え、「すべての人々が利用しやすい鉄道であり続ける」ために行動し、歩み続けることをめざして開催しています。

私たち労働組合の活動の側面から見ると、変わりゆく環境の中でも「変えてはならないもの」として「快適で利用しやすい鉄道の実現」という課題を要求し続けなければなりません。その前提は、JR東日本で働く私たちにとって、快適で安心して利用できる鉄道を当たり前に提供することが「誇り」になり続けることであり、その誇りは安全だけではなく、サービス面においても更なる高みをめざしていくために、一人ひとりの日々

の研鑽につながっていくからです。何よりも「快適で安心して利用できる鉄道」が毎日走り続けることは、働く私たち一人ひとりの「願い」でもあります。だからこそ、私たちはそのために努力を惜しむことなく、すべての利用者と共に未来を見据えて歩み続けていきます。

しかし、実際には「みどりの窓口」の廃止凍結や「京葉線」の快速列車のダイヤ見直しなど、多くのお客さまからの指摘によって経営の見直しを迫られている実態が散見しています。最近では、9月19日に新幹線が時速315キロで走行中に分離してしまう事象も発生し、その翌日の20日には車輪の圧力データの改ざんも公表するなど、JR東日本を利用する方々からの信頼は低下の一途を辿っています。私たちは過去に、このデータ改ざんを指摘し、改ざんの事実を公表するように求めました。実際に、経営姿勢を改めるように求めた団体交渉などの指摘によって、その後のデータ改ざんは生じていないと思います。しかし、当時のJR東日本は「改ざん」ではなく「修正」だとして、言葉遊びによってその場を乗り切り、結果として改ざんの事実を隠蔽しました。JR貨物や他の鉄道会社の公表や、新幹線での列車分離もあってJR東日本会社として慌てて公表したことは否めません。このような経営姿勢は、JR東日本を利用する多くの皆さんの信頼を裏

切るばかりでなく、JR東日本が運行する鉄道への安心感を奪ってしまっている事実に向き合わなければ、JR東日本としての経営責任を果たすことはできません。

今回の新幹線の列車分離事故を受けて、定例会見に臨んだJR東日本東北本部長は、記者の質問に対して「安全性への不安」というのは話を「ごちゃごちゃにして」(連結器が外れた後)安全に停車したし、お客さまの生命に重大な支障がおよぶ事象もなかった」「分離はしたが、いわゆるフェイルセーフの機能は、正常に動作した」と対応に問題はなかったという認識を示したと報じられています。が、事象を発生させてしまった当事者責任を果たしていません。今回の事象は「人為的ミス」の可能性は極めて低い」ということは既に言われていますので、そうであれば連結装置や付帯する機器の問題ということになると思います。しかし、フェイルセーフというならば機器が誤動作を起こしたとしても、もしくは誤動作を起こす状態が何らかの状態でつくり出されたとしても、連結器の切り離しを指令する信号が出ないような設計にしておくことが「フェイルセーフ」だと思います。結局のところ、極めて安全にかかわる部分の設計に対するJR東日本の責任を曖昧にし、設計したメーカーに責任を押し付け、乗り切ろうとする。実際には、そのような設計に携わる能力がJR東日本の中にはなくなってしまうという事実も否めません。自らの責任を曖昧にして、考え方を世間に押し付けようとしている経営の姿勢そのものが、JR東日本を利用する全体的な方に迷惑をかける事態をつくり出しています。そして、この経営姿勢が根底にあるため、私たちが団体交渉や職場で訴え続ける声に真摯に向き合うことなく実施されようとしているものが、今日の院内集会の主たる課題である「ワンマン運転」です。

### 利用者の生命の危険性が放置

#### 問題解決なしに首都圏の「ワンマン運転」開始に反対

参加いただいた皆さんと一緒に「ワンマン運転」の問題点を考えていくために、JR東日本のワンマン運転に関する現状と明らかになっている問題などについて紹介いたします。

JR東日本では、全66線区のうち、一部区間の実施も含めて48線区でワンマン運転が実施されています。そして、来春2025年3月に予定しているダイヤ改正では、JR東日本でも初めてとなる10両編成でのワンマン運転開始がめざされており、東京メトロ千代田線や小田急線との相互直通運転を行っている常磐線各駅停車に導入されます。私たちは「常磐線行線と呼びますが、JR東日本でホームドアが設置されている路線では初めてのワンマン運転になる予定で、常磐緩行線に導入されたホームドアは2種類あり、山手線などに設置されている人の胸くらいまでの高さ全体を覆っているホームドアと、閉まる扉部分が柱の形状で、柱の間が空洞になっているスマートホームドアの2種類です。この空洞になっている部分から子供が顔を出し、車掌が非常ブレーキをかけて列車を止める事態が発生しています。これは、動き出す前に顔や手をホームドア内に入ればセンサーが動作する設計ですが、列車が動き出ししまえばセンサーは動作せず、車掌が列車を止める以外に方法は無くなりま

す。つまり、今回のように車掌が乗務していれば非常ブレーキが扱えても、ワンマンになれば運転士はその事態を把握する術がなく、ケガかそれ以上の状況になってしまいます。また、ワンマン運転の絶対条件としては、運転席で乗客の乗り降りが確認できることが必須ですが、この夏の連日の猛暑で映像を映す装置の基盤が故障し、基盤交換のために乗務員の訓練も遅れてしまっています。さらには、すべ

ての車両がワンマン運転仕様に改造が終わっておらず、未対応の車両もある上に、東京メトロや小田急線との相互乗り入れをしている車両では、設計が原因で操作方法を統一できていない部分もあり、その問題の解決時期も明確に定まっています。

また、6両編成ではあるものの、かつては「E電区間」とも言われていた首都圏の線区の中で「平均通過人員」という1日1キロメートルあたりの人数を示す指標がありますが、その指標でも上から4番目にあたる「混雑率」の南武線でワンマン運転が開始される予定になっています。南武線の特徴は、踏切が多い路線であり、踏切事故への対応なども利用者からの不安の声につながっています。また、そもそも混雑が激しい南武線を運転士1人で対応できるのかという、普段利用していれば誰もが分かる状況があっても、利用者や沿線住民に対する説明もいままワンマン運転化が進められようとしています。

かつて、福島衆議院議員が駅からトイレが無くなったことについて国会の場でも指摘をいただきましたが、そのような当たり前の説明責任すら今のJR東日本は果たしていません。しかも、ワンマン運転の新規路線では初めて、運転席にある運転情報などを表示するモニタ画面を使用してドア扱いなどを行う仕様になっています。急な駆け込みに対応するためのスイッチの反応速度が遅かったり、タッチ画面ですべての画面の反応そのものの問題もそのままにされていたり、正確な操作に疑問符が残る中でも、その改善に対する方向性は示されていません。

私たちJR東日本輸送サービス労働組合は、単にワンマン運転施策に反対しているわけではありません。私たちは、人口減少社会の中で、少ない人員で変わらぬサ

