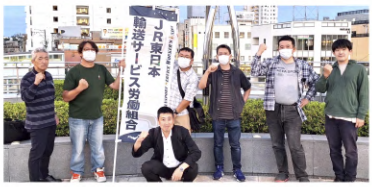
9月24日「快適で利用しやすい鉄道の運行を求めるビラ配布行動」実施！

ワンマン運転実施主要線区で取り組む！

常磐線いわき駅・赤塚駅・土浦駅
京浜東北線大宮駅・南武線立川駅



ご意見・激励の声が寄せられ、多くの反響があがる！

最近のJR東日本 何かおかしくないですか？

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・働きがいが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？

地域の足である鉄道の使命を果たすために取組みます

水戸線・常磐線のワンマン運転の現状

【水戸線】小山～友部間に加え、常磐線友部～水戸・勝田間でワンマン運転が開始
【常磐線】土浦～取手間間でワンマン運転を開始
（注：3～6両編成での運転を「中編成ワンマン」という）

JR東日本の考え方

「安全の確保をベースとして業務を高度化し、お客さまが求める輸送サービスを創造すること」を目指し、最新の技術を広く活用し、「置き換え可能な仕事の機械化・システム化を行うことにより、輸送サービスを支える業務を広く担う人材の育成」と、「限られた人材を『人ならではの創造的な仕事』へシフト」を行い、お客さまのご利用状況にあわせてワンマン運転に必要な設備を整備し、安全確保に必要な設備を設置した後に実施していくとしています。

ワンマン運転開始以降、様々な問題が現実に！
「安全性」「利便性」「公共性」が保たれない事態が露呈！

利用者から寄せられた ワンマン運転に対する不安と不満の声

- 列車の遅れに関する車内放送がない、接続列車の案内もない、運転している乗務員に声をかけられない、不安なことが多くなった
- 車掌さん、駅員さんがいなくなりとても不安だ
- ホーム上、車内でのマナーが悪い人が目立つようになった。注意する車掌さんがいないのが原因では
- 車内には三扉が散乱している
- 切符を持たない人も増えた。不公平感を感じる
- 障害者への安全配慮がされているのか甚だ疑問。駅員さんや車掌さんがいる安心感がなくなった
- これまで運転士と車掌で列車運行をしてきたのに１人で本当に大丈夫なのか
- 高齢者の足をどう確保していくのか、減便で利便性が著化した
- ワンマン運転になってから列車遅延が多くなった

安全、利用者軽視で公益性を欠く 罰則の発言を繰り返す JR東日本

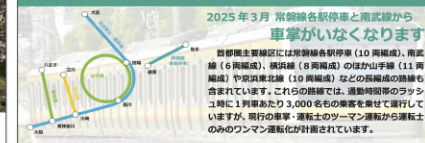
- 進入進出時の死角で起こる線近・触車・転落事故発生への抜本に対しては問題ない
- モニターの同化現象はなくすことはできない、対応できる範囲でやってもらえればいい
- 車掌カメラが汚れた場合は、運転士がスポンジで拭いて対応する
- 利便性の向上についてはポスター掲示による啓蒙活動で補持・向上できる
- 東北線でもできたから水戸線でもできる
- 休の不自由な利用者から事前に連絡してもらい駅員が対応する。福祉団体や思いず利用者への説明や意見集約はしない、自治体だけで十分だ
- ワンマン運転について沿線自治体に説明は行うが協議はしない

鉄道を安全かつ平等に利用できるのが"公共交通機関"の使命と役割です。
過度な人員削減・効率化により役割が欠落することはあってはなりません。

地域の皆様の要望を受け止めつつ、
水戸線・常磐線の"安全性"「利便性」"公共性"の維持向上が図られるように
労働組合として声を上げていきます！

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のみ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人で数千人を対応することはできない
- 社員削減・コスト削減しか主眼に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
- ホームドアと電車の間に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。

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"を発揮する真っ当な労働組合で在り続けることをめざしています。

JR東日本輸送サービス労働組合

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 ▶