



## 「安全と命、サービスが低下するワンマン運転」に 反対する緊急申し入れ 提出！！

「安全と命、サービスが低下するワンマン運転」に反対する緊急申し入れ

国鉄改革から JR 発足 30 年、新生 JR 東日本を誕生させた労使は、鉄道を通じて交流人口を生み出し、社会や地域との共生を創造することが重要な責務です。JR 東日本には、線区利用者 2000 名以下のローカル線が 23 線区ありますが、人口減少が進む地域の鉄道を効率化のみの視点によって廃止するのではなく、鉄道を守り発展させ、社会貢献していく観点から、鉄道事業の果たす役割を明確にしなくてはなりません。

また、ダイヤ改正が行われる度に列車本数の減便が検討され、接続が不便になるなど鉄道を必要としている多くの利用者に迷惑を掛けているのが現実です。鉄道の使命は、安全性を大前提に、利便性や公共性を有したものでなければなりません。しかし、ダイヤ改正の趣旨では利便性向上や快適性向上はあるものの、安全性向上については一切触れられていません。さらには、ワンマン線区の新規及び拡大については、盛岡、秋田、仙台、新潟の多くの地方に関わる事柄であることから、本部・本社の課題であると認識しています。

現在、多くの線区でワンマン運転が導入されていますが、「災害はいつでも発生する」ことを前提に、予知・予防安全の観点からワンマン運転には反対です。その根拠は、大地震や津波、土砂災害などが発生した異常時には、乗客の避難誘導や救助など、迅速に対応することができず、乗務員と利用者の命を守ることは不可能だからです。防災・減災の視点から、過去の災害を学び、災害に強く、安全性が確保できる業務体制が必要であると考えます。

したがって下記のとおり申し入れますので、会社側の真摯な回答を要請します。

### 記

1. 東日本大震災の教訓を踏まえ、沿岸線区のワンマン運転をツーマン運転とすること。
2. JR 東日本管内の沿岸線区における八戸線、山田線、釜石線、大船渡線、大湊線、津軽線、五能線、男鹿線、羽越本線、石巻線、仙石線、常磐線、内房線、外房線、白新線、越後線、信越本線、鶴見線、東海道線、伊東線、横須賀線の津波に対する車両、設備、避難経路、訓練内容を各線区ごとに具体的に明らかにすること。
3. 次期ダイヤ改正におけるワンマン運転の新規路線や拡大路線が盛り込まれている場合には、ダイヤ改正と切り離すこと。

「安全とサービスが低下するワンマン運転」は認めない！  
会社は防災・津波対策を実態に即して行うべきだ！！

