

緑の風 FAX版

NO. 68 2019年 1月 8日 JR東労組



J R 東労組ホームページ

自動運転に向けて JR東日本が走行試験を実施!

J R 東日本は7口、山手線で電車を自動で走らせる実験を報道陣に公開した。J R 東が同業他社に先手を打ち自動運転に力を入れるのは、55歳以上の社員が全体の約4分の1を占め、多くの運転士や車掌が定年に差し掛かっているからだ。国鉄民営化から40年を迎える2027年までに自動運転の実現を目指す構想を持つJ R 東。時間との戦いを強いられそうだが、同社が自動運転を公開したのは初めて。7日未明、最新型車両のE235系で実験した。

運転士がアクセルなどの操作レバーではなく発進用ボタンを押すと、運転を自動で制御できる装置「ATO」を搭載した電車が動き始め、次の駅に到着すると停止位置に自動で止まった。乗務員が駅間の所要時間を計測し、定刻通りに着けたかなどを確認していた。だが、駅間や踏切などで多い。所属別の年齢別構成

異常が起きた場合、安全に止まったり避難が差し迫った時に円滑に誘導できたりするなどの解決すべき課題は少なくない。東京・台場を走る「ゆりかもめ」など自動運転を実施している鉄道会社はあるが、それが可能なのは踏切がなかったり、乗車人数がJ R 東に比べてケタ違いに少なかったりするからだ。

J R 東にとって、自動運転の実現を悠長に待てないのは、運転士や車掌を約1万1千人抱えているが、これから定年で退職を迎える社員が多数出てくること背景にある。

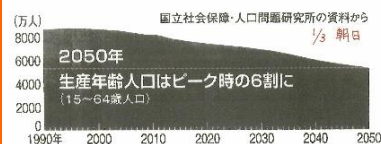
同社では全社員5万5千人(18年4月時点)のうち、55歳以上の社員が全体の24%。他の年齢層と比べると

自動運転、大量定年に備え

は開示していないが、定年の60歳が間近に迫る人は多いため、新たな手法でサービス水準を維持することがさけられない。J R 西日本などがそれでも期間は5年、も傾向は同じだ。

山手線の場合、全長34.5キロの間に踏切が1カ所ある。1編成11両の定員は約1700人と多数だ。「異常時を想定した予防策をどれだけ作れるかが重要になる(J R 東グループ幹部)。

1月8日 日本経済新聞



AIやロボットに職は奪われるのか
野村総合研究所の研究成果から。数字は代替される確率(%)

代替されやすい職業	代替されにくい職業
99.8 電車運転士	0.1 精神科医
99.8 経理事務員	0.2 外科医
99.7 検針員	0.2 はり師・きゆう師
99.7 路線バス運転手	0.2 小児科医
99.7 レジ係	0.2 ゲームクリエイター
99.5 郵便外務員	0.2 パーテナー
99.5 学校事務員	0.2 中学校教員
99.4 銀行窓口係	0.2 大学教員
99.4 倉庫作業員	0.2 広告ディレクター
99.3 検収・検品係員	0.3 保育士
99.3 給食調理人	0.4 放送記者
98.1 自動車組立工	0.4 エコノミスト

1月3日 朝日新聞

1月7日、J R 東日本が山手線で自動運転に向けての走行試験を実施しました。また、AIやロボットに代替されやすい職業に、電車運転士が99.8%として新聞に掲載されています。私たちは、現実から目を背けず、働き方について真剣に考えていきましょう。そして「命」を最大の価値基軸にし、安全議論を職場からつくり出していきましょう!

J R 東、山手線で実験公開



運転士の左手は、速度を制御するレバーを握らず、運転台に置いていた (7日未明、東京都港区)

不足分はその分だけ採用すればよいとの見方もあるが、この点についてJ R 東は消極的だ。山手線で全49編成539両をE235系に置き換えた場合、投資額は600億〜700億円かかることされるが、足元の人手不足で採用が難しいと、教員などにもコストがかかるからだ。

他の鉄道会社も省力化を進めるが、社員5万人超のJ R 東の切迫感は群を抜く。自動運転を急ぐ背景には、こつした焦りが垣間見える。

(岩本圭剛)

現実を踏まえ「私たちの働き方」について
職場の仲間と議論を積み上げよう!!