



申7号「ワンマン運転の拡大について」に関する説明申し入れ第1回交渉を行う!

本日、申7号の第1回団体交渉を行い、第3項まで議論しました。「変革2027」を踏まえて、今回のワンマン施策が、どのように職場に影響を与えることになるのか会社の考え方について議論しました。次回は10月1日です。

第1項 今後の人口減少や技術革新の進展等の社会環境の急速な変化について、首都圏・地方ごとに具体的に明らかにすること。

- ・JR東日本管内の人口は、約6,000万人（首都圏4,000万人、地方2,000万人）の人口が、今後10%減少するとされている。600万人が直接収入に影響するわけではないが、与えるインパクトは大きい。
- ・ローコスト・ハイクオリティな業務運営が必要となる。つまり生産性の向上が必要。
- ・生産性向上は、どれだけ労力をかけて、如何に多くの利益を上げるかである。ワンマンはその意味で大きく影響する。
- ・コストカットだけでなく収入アップも必要であり、両方取り組まなければならない。
- ・技術革新の導入は、自動改札機などでも取り組んできた。これまで同様に、人の仕事を技術に置き換えていくことを目指す。今回提案している内容は、十分に安定した技術である。
- ・今後開発されてくる新たな技術があれば、見極めた上で導入を考える。

第2項 今後、お客さまが求める輸送サービスについて、首都圏・地方ごとに具体的に明らかにすること。

- ・安全があり、地域のみなさまの信頼を得て会社運営をするのがベースになる。
- ・首都圏では、混雑面で快適に利用したいとか、着席したいというニーズがある。地方では、列車本数も含めて、便利であって欲しい、接続をよくして欲しいというニーズがある。地域のニーズに合わせて輸送サービスを提供する。
- ・列車本数を大きく削減することは、地域でもなかなか受け容れられない。
- ・ワンマン運転は、JR東日本の財務基盤を強くするものである。
- ・ドライバレス運転は引き続き勉強する。ドライバレス運転がいつ、どこでというのは現時点ではない。技術的にも法令的にも超えなければならない壁がある。
- ・輸送サービスとは、単純に列車の運行だけにとどまらず、駅のご利用なども含めたものである。

第3項 今後の運転士・車掌・駅社員の需給について、首都圏・地方ごとに推移を明らかにすること。

- ・ワンマン運転を実施すると左右される為、具体的に示せない。
- ・車掌の業務量は、ワンマン運転拡大によって減少していく。ジョブローテーションも実施することになるので、その中で多様な働き方にチャレンジすることを考えている。
- ・国鉄採用者の退職はしばらく続き、1万人ほどが60歳を迎える。その中でエルダーになる人もいる。
- ・要員需給は今も厳しい状況であり、改善したいと考えている。人員整理が目的ではない。
- ・首都圏の要員体制は安定していく。一方で、地方は要員需給が厳しくなると見ている。
- ・生活サービス事業や、IT・Suica事業は、グループ会社が収益を上げている部分が多い。収益構造が鉄道事業からシフトしても、JR東日本内部の人員配置がそれに合わせて大きく変動するとは考えていない。