



大型で非常に強い台風19号は、東日本を中心に大きな傷痕を残していった。JR東日本を含む関東を中心とした鉄道各社は、12日午前から徐々に運転本数を減らしつつ全面運転中止とし、被害を最小限に抑えることができた。私たちは、繰り返された自然災害対策としてJR

東日本が行った「計画運休」など、現場で働く組合員の皆さんからの意見や、利用者的心声を幅広く把握し、検証していく必要がある。

どんなときも、JR東労組は組合員の身近な存在であり続ける！

このような自然災害が世界各地で大化していく現状に対して、スウェーデンの環境活動家グレタ・トゥーンベリさん(16)は9月28日、ニューヨークで開かれた国連気候行動サミットに出席し、世界のリーダーを前に、時に涙を浮かべながら「温暖化解決のための具体的な行動をとらないのであれば結果と共に生きなければならぬ若い世代はあなたたちを許さない。私たちは大量絶滅の始まりにいる。それなのにあなたたちが話しているのは、お金のこと。経済発展がいつまでも続くというお話をばかり。恥ずかしくないのでしょうか。私たちはこのまま、あなたたちを見送すわけにはいかない」と述べ、地球温暖化に本気で取り組んでいない大人たちを叱責した。

JR東日本でも線路への土砂流入や倒木による復旧作業は困難を極めた。さらに長野新幹線車両センターでは、浸水により10編成が水没、信号設備への被害も併せ復旧に時間を要している。長野駅へ上越妙高駅間で不通となっている北陸新幹線は、25日に東京駅へ金沢駅間の直通運転を再開する見込みであると報道されている。また、政府からは「防災対策がどうだったのか検証していくべきだ」と、JR東日本に対して検証を求める考えが示された。このことをJR東労組としても重く受け止め、ハザードマップを活用した避難計画の策定など、防災・減災の視点から課題克服へ向けて奮闘していかなくてはならない。また、働く側から見

た視点で問題点を集約し、改善を行うことが必要だ。食事や出勤の問題など、多くの課題が職場で発生している。組合員や脱退を余儀なくされた仲間的心声を集め、現状を改善するたかいつくり出そうではないか。

宅(合計30軒)を訪問し、お見舞い金を手渡した。特に、未だに断水が続いているいわき地区の仲間には、JR総連と併せて生活用水として20リットルタンク80個、飲料用水として80箱の水を渡した。組合員・家族からは「現地までわざわざ来ていただいて、ありがたい」「組織のありがたみを改めて実感した」「本部の方がこれまで来られるんですか。本当にありがたいです」と感謝の言葉をいただいた。これからも、中央本部として組合員に寄り添いながら、今後できる限りの支援を行っていく決意である。

台風19号の被災で、苦しんでいる仲間が多い今、現実を掴んで仲間と共に、旧に向けて歩み出していくことが重要だ。これは、何よりも仲間を思う労働組合だからこそ成し得ることである。JR東労組は、30数年間の歴史を組織運動として積み重ね、そこには「抵抗とヒューマニズム」の精神が貫かれている。今こそ、JR東労組の重要性を感じられる運動を仲間と共につくり出し、組合員・家族の幸福をつかみ取るために、JR東労組は組合員の身近な存在であり続けよう。

申6号

『「駅」の変革と新たな顧客接点創り(旅行業部門の今後の方向性)』に関する申し入れ(その2) 団体交渉終了！

3月6日に提案を受けてから、解明交渉2回(全22項目)、基本交渉2回(全33項目)の団体交渉を行いました。度重なる施策を担い、「びゅうブランド」を定着させ、

JR東日本管内の観光流動をつくり出してきた労苦に報いることを強く訴え、労働組合として、社員・グリーンスタッフ共に雇用と生活を守ることを大前提に議論をしてきました。また、今後もJR東日本管内の観光流動を共につくり出すびゅうトラベルサービス(以下、VTS)の労働条件向上を目指すことも求めました。

交渉の中では、「施策によって雇用不安を与えることなく雇用の場を確保すること」「転籍は行わないこと」「びゅうプラザを閉鎖・移管する際には、施策によって異動せざるを得ない状況がつけられることから、希望を丁寧に把握すること」を確認しました。また、VTSの労働条

件向上について具体的要求の実現には至りませんでした。人材確保が厳しくなる中で重要な視点として、引き続き実態把握を行い、提起をしていきます。

『顧客接点型拠点』の業務内容について、組合から「訪日旅客の対応」「観光流動を担う旅行相談」「大人の休日倶楽部向け各種サービスの補助」「観光客の受け入れ対応」などの業務は必要であり、旅のコンシェルジュとして配置することを求めました。会社から「お客さまの面的フォロー」「観光流動を創造するための情報発信」

「各種相談窓口」の機能等を持つ拠点として整備していくと示され、議論を行い、『顧客接点型拠点』に配置する人物像については認識を合わせることができました。しかし、『顧客接点型拠点』の具体的な業務内容や、オンライン販売に特化していく新しいシステムの仕様は検

討段階であり、具体的に示されませんでした。今後の課題として、労使で議論していかねばなりません。びゅうプラザの閉鎖やVTSへの移管は、これまでの団体交渉の議論を経て進められています。2019年度末までにびゅうプラザを閉店およびVTSへ移管し、2022年度からはダイナミックレールバック(インターネット販売)のみの取り扱いになります。さらに、移管した店舗は『顧客接点型拠点』という新たな形態へ変化して25か所に集約されていきます。

環境は変化していますが、「人」ならではの仕事・サービスをしっかりとらせ、働き方や働く場について職場から議論をつくり、秋のたたかいを前進させていきましょう。

環境は変化していますが、「人」ならではの仕事・サービスをしっかりとらせ、働き方や働く場について職場から議論をつくり、秋のたたかいを前進させていきましょう。



申7号

「ワンマン運転の拡大について」に関する解明申し入れ 団体交渉終了！

「ワンマン運転の拡大」について7月24日に提案を受け、職場の声を集約し、9月13日に申し入れを行いました。そして、9月27日、10月1日、10月3日の3回にわたり、解明交渉を行いました。

『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のかなど議論し、会社は「JR

東日本管内の人口は、約6000万人(首都圏4000万人、地方2000万人)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」という認識を示しています。また、要員需給は今も厳しい状況ではありますが、この施策は人員整理が目的ではないことを確認しています。

ワンマン運転時の自然災害・防犯・旅客対応や異常時の運転取扱いについても、課題があるとの認識から議論を行いました。自然災害対応については『ハード対策』『乗務員への訓練』『新技術の導入』『お客さまへの啓蒙』を会社として行っていくことを確認しています。

今後、移動の形態が大きく変化しても、安全性・安定性・異常時対応力は低下してはならないと考えます。そのような観点から、組合員・社員に留まらず、社会からも受け入れられる将来の鉄道輸送のあり方について、解明交渉で明らかになったことをもとに今後の交渉につなげていきます。そのためには職場の仲間と議論を積み重ね、切実な声を要求へと高めていきたいと思います！

交渉を通じて明らかになった特徴点

- ◆ローコスト・ハイクオリティな業務運営が必要となる。生産性の向上が必要。
- ◆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。
- ◆まず安全があり、地域のみなさまの信頼を得て会社運営するのがベースになる。
- ◆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入れられない。
- ◆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。技術的にも法定的にも超えなければならない壁がある。
- ◆優等列車やリゾート列車は、運行形態やご利用状況が様々違うため、実施可能が見極めなければならない。
- ◆安全に向けて、必要な設備を導入していく。線路形状や旅客流動によって、必要な設備が変わってくる。その線区のご利用状況を踏まえて整備する。
- ◆車側カメラと車内モニターは、E531系で1年間のフィールド試験を行い、雨、雪、逆光などの条件下での確認を行い、視認性が確保できることを確認した。
- ◆実際の線区に導入となるとときは、調整が必要になると想定している。導入前に確認を行っていく考えである。

