



10月5日、東急田園都市線梶が谷駅で列車衝突・脱線事故が発生した。7日午前0時頃に運転再開したものの、多くの通勤・通学客らが足止めされた。原因は調査中だが、安全を揺るがす事故であり、JR東日本も無縁とは言えないのではないか。

なぜなら、2024年9月19日に発生した、東北新幹線「はやぶさ・こまち6号」が走行中に連結部が外れる事故では、会社は連結器を再分割させるスイッチの電気配線を取り外す対策を実施し、安全性が確認されたとした。しかし、2025年3月6日、東北新幹線「はやぶさ・こまち21号」が上野駅を発車直後に連結器が外れ、緊急停止した。再びの列車分離に対し、運輸安全委員会は重大インシデントに認定、調査を開始している。

さらに、6月17日には山形新幹線E8系の補助電源装置故障、8月24日には東北新幹線「やまびこ63号」の連結器に関連する装置の誤作動で緊急停止するなど、過去にない事故が続いた。輸送障害が後を絶たず、安心どころか、会社の基盤である「信頼」が揺らいでいる。

他にも、乗務員を監督指導する立場にある一部の副長・指導担当による安全度外視、ルール違反、運行優先体質と言わざるを得ない状況が目に見え、車掌業務中に業務用携帯電話を耳に当てながら状態監視、特殊信号発光機の動作を認めて停車後に独断で運転再開を指示、副長や指導担当が私服添乗して勝手に線路に降りる等々、考えられないような事象が後を絶たない。

2023年12月22日、当時の新幹線統括本部長は『年末年始輸送完遂に向けて』と題して「稼ぐ」ことにごだわっていきましょ」と打ち出した。しかし、JR福知山線脱線事故を引き起こした当時のJR西日本大阪支社長の方針が「稼ぐ」だったように、鉄道事業で「稼ぐ」を前面に出すと安全がおざなりとなることは幾度となく指摘してきた。

それでもなお、会社は「稼ぐ」を前面に出し、今回の施策を提案してきた。「安全が経営のトッププライオリティであることは変わらない」と述べるものの、「勇翔2034」のグループ理念には「安全」の文字がない。このことに対し会社は、「お客さま目線において、安全

「安全第一」を言葉だけにせず、私たちの実践で安全文化の再確立をめざし、信頼される公共交通をつくり出そう！

の先にある安心と示している。むしろ安全を重く考え、その先の安心をつくらなければならない」と回答している。

10月の社長会見では「人手不足が遅延やトラブルにつながっているという課題感、問題意識を伺いたい」という質問に対し、社長は「現時点で鉄道運行に必要な社員は、計算上34000人強くらいのところ、実際に鉄道に携わっているのは40000人いるので、今の状況では人手不足感があるということではない」と回答した。

この計算が何に基づいているのかは分からないが、鉄道運行に34000人が必要というのが1日あたりの出面であった場合、完全週休2日制を前提とすると、JR東労組の試算では47600人の社員が必要となる。実に7600人の要員が足りず、休日出勤や超勤を前提にしないと成り立たなくなる。これでは、休まず働けと言わんばかりではないだろうか。

安全も然り、年休が入らず、休日出勤のやりとりに追われる職場も多い中、職場との大きな乖離を感じる。運賃改定も予定されるが、鉄道事業を安全で便利、快適にしないと利用者から支持されなくなることをJR東日本は肝に銘じるべきだ。昨年8月以降の事故・事象について、JR東労組として約90件を確認した。全ての事象ではないが、内訳は次の通りである。

- ①労働災害16件
（三大労災：触車1件、感電2件、墜落5件）
- ②保守作業誤り32件（うち待避遅延8件）
- ③保守用車が絡む事象11件
- ④技術的なものを含む取扱誤り12件
- ⑤老朽化を含む設備故障18件

これらは列車を緊急停止させた事象が多く、一歩間違えば死亡事故となる。そして、踏切通過時の遮断桿上昇が7件あり、公衆を巻き込む大事故となりがねない。安全意識・認識を含めた技術的なものと、老朽設備の更新が追いつかないことが問題となっている。

私たちは、安全を絶対の価値基軸として業務に励み、お客さまや世間からの信頼回復に努め、原因究明にもとづいた対策を実践し、安全文化の再確立をしていかなければならない！

安全で働きやすく、

ご利用しやすい駅をめざすことを確認！

営業部会 第38回定期委員会

9月17日、東京地本会議室にて「営業部会第38回定期委員会」を46名の参加で開催しました。

委員会では、5月に提案された

「JR東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」の会社の目的を明らかにすると共に、「変革2027」以降の職場現実や、昨年、営業部会からつくり出した申21号「みどりの窓口の縮減の一旦凍結に関する申し入れ」を振り返り、営業部会としてのたたかいの方向性を提起しました。

また、10名の委員から発言があり、要員不足の中で十分な教育もななく業務している実態や、企画業務のために本来業務が蔑ろになっている

「JR東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」の会社を起点に、安全第一で安心して働ける職場と、お客さまがご利用しやすい駅をめざし、部会運動を推し進めていきます。

新役員体制（三役のみ・敬称略）			
部会長	鴨志田 淳	横浜	
副部会長	道又 鉄人	盛岡	
副部会長	丸山 貴司	千葉	
事務長	武井 基	大宮	



安全再確立と施策検証を通じて、

組織強化・拡大する方針を確認！

工務部会 第37回定期委員会

9月27日、さいたま宇宙劇場（J A C K 大宮）において「工務部会第37回定期委員会」を44名の参加で開催しました。

委員10名と傍聴2名から発言があり、職場での組織強化・拡大の実践的な発言や、直轄社員による気笛吹鳴事象や待避遅延が連続発生する中でも危機意識を持てない現実の中、仲間を命を守るために原因究明委員会を開催し議論をつくり出す決意などが語られました。

在来線保線業務・組織の見直しや、新幹線におけるスマートメンテナンス化、JR東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について、セカンドキャリア

新役員体制（三役のみ・敬称略）			
部会長	杉本 博輝	大宮	
副部会長	川崎 怜	盛岡	
事務長	齊藤 誠	大宮	



— バス関東本部 —

申2号『「高速バス統括本部の設置及び体制、関係規程の改正について」に関する申し入れ』 申3号『土浦支店車両係再編および、土浦支店の将来展望に関する申し入れ』 について団体交渉を行う！

【高速バス統括本部について】

本施策は、高速バスを持つ鹿嶋・東京・新城・いわき・水戸の5支店を「高速バス統括本部」として段階的に統合し、管理業務を現東京支店に集約、現在の支店は現地出退勤箇所として名称を「ベース」とし、原則として管理者を配置しないという内容です。鉄道の「統括センター」とは異なり、ベース間の転勤は発令行為としています。申2号交渉では、施策の解明が進んだものの、「予定」「～だと思ふ」などの言葉が多用され、10月1日の3支店統合時点で実施可能な項目がほとんど無いことから、その問題点を指摘しました。早急に次回交渉の実施を確認して継続議論としています。



【土浦支店車両係再編について】

本施策は、土浦支店の車両整備工場の設備が老朽化する中、法律上の制約から工場設備の更新ができないため、土浦支店の工場を指定工場から認証工場にし、一部業務を近隣の自動車整備工場へ業務委託すると共に、土浦支店車両係の組合員・社員を近隣の自動車整備工場へ数名出向させるというものです。申3号団体交渉では、そもそも本件が「提案事項ではない」とされた問題点を指摘しました。その上で、出向目的は人事交流であり技術力を学び合うこと、賃金は出向元基準である旨が回答され、出向する組合員・社員へ丁寧に対応することと、土浦支店に残る組合員・社員の環境改善について一致しました。一方、土浦支店の車両係を縮小させるべきではないという点は一致せず、継続議論となりました。



【組合員のためにたたかおう！】

バス関東本部では、このほかに申1号で一部管理者によるパワハラ等に関して申し入れています。申し入れ以降も、新たなパワハラや差別発言、一部管理者による不適切事象等の情報が寄せられています。バス関東本部は「JRバス関東で働く仲間を一つに！」を合言葉に、バス職場の未来を切り拓くためにたたかいます。