



JR 東日本の安全の危機

私たちはJR東日本輸送サービス労働組合です。JR東日本の社内では、4年前から「一人ひとりの社員が様々なことに挑戦し、主体性をもって将来の夢や希望につながる多様な業務を経験すること」を徹底していくことを目的とした人事施策を実施しております。実際には、本人希望の有無に関わらず、「ジョブローテーション」の名の下に10年間にわたって他業種へ異動させられる施策です。この施策を、私たちは「新たなジョブローテーション異動」と呼んでいます。実施から4年前で1600人を超える社員が異動しています。この施策によって、20年以上の電車運転士を従事していた社員が、希望していない駅に異動になるなど、長い勤続年数で培った経験を活かせない社内環境になってしまっています。

また、JR東日本には他業種に従事する「業務」という施策もあり、多くの社員が希望し実現に当たっています。ジョブローテーション異動は多様な業務を経験することで成長していくと謳っていますが、業務が必ずしも十分であり、ジョブローテーション異動を続けることは業務の目的との整合性も合いません。さらに、私たち輸送サービス労働組合の組合員は希望し得ない異動が多く、労働組合差別であると感じざるを得ません。

JR東日本は、大切な「いのち」を預かっている会社です。経験や安全が廃らされていく状況に、労働組合として危機感を持っています。

鉄道業での異動は何が問題？

私たちは安全を最も優先し、安全には妥協しません。しかし今、JR東日本は「関西日本福知山線脱線転覆事故後夜」と言われており、私たちも同じ危機感をもっています。それは、「稼く」という経営方針が、安全や経験よりも重視されている現場の姿を感じるからです。このジョブローテーション異動も稼くための「何でも稼ぐ」ともみられます。この間、山手線電化に伴って電化の進捗に遅延に気づき報告した運転士も、駅の改札にも異動になっています。これでは事故の教訓を語り継ぐことはできません。異動には、乗務員を教育する指導担当まで異動させられており、教育面にも経験が反映されません。私たちは安全を最も優先し、安全には妥協しません。しかし、鉄道の安全のために、経験や人権を無視した異動には反対です！

福知山線脱線転覆事故の安全対策委員会「問と答」の中で「鉄道は社会一般の企業とは全く異なる鉄道の企業文化を持っている。そして、高度近代化された鉄道は、いろいろな分野の専門家をいければ、安全で、しかも、効率よく運営することはできない。そして、そのような専門家を一般社会からはクワットできないのである。だから、鉄道は長い年月をかけて育てたような専門家育成でなくてはならない」と語られています。異動で経験はリセットされます。安全には経験が大切な会社と、専門家(スペシャリスト)が必要なのです！



1500名の声！実態調査の結果から見えたもの！

組合の調査で、現場の安全性やサービスが低下している実態が明らかになりました。また、この他にも「退職を考えたことがある=42%」「異動で体調を崩した=38%」という結果が出ており、健康への被害や、家族にまで影響が及ぶ危険であることが明らかになっています。慣れない業務のストレスにより体調を崩してしまった社員からは「健康よりも業務を優先するの？」と怒りの声も出ています。さらには、回答のうち、33%の乗務員が「毎月の収入に異動がある中で不安定になりながら業務している」という実態も明らかになりました。この施策により、職場の現状として「管理職の顔をうかがっている」「異動が気になり眠れず気持ち悪くなる」「お互い疑心暗鬼になってしまう」「指導担当(教育者)も異動させられ安全性も低下した」との声も多数あがりました。

ジョブローテーション異動によって、安全性やサービスの低下だけではなく、社員と家族の幸福・職場の環境が壊されていることが実態調査から見えてきました。

お客さま軽視！労働組合軽視！JR東日本の内幕

JR東日本は、みどりの窓口の削減により長蛇の列に長時間お並びいただくという、多大な迷惑をお客さまにおかけしました。また、首都圏の多くのお客さまが利用している電車の係員を運転士1人にする「ワンマン運転」化を進めようとしています。この目的は、安全を犠牲にした乗員の削減であるといえます。私たちは、安全性とサービスの低下を拒む「ワンマン運転」化には反対です。私たち労働組合は、みどりの窓口閉鎖などの施策について、問題が発生する前に団体交渉で指摘をしてきました。しかし、JR東日本は指摘を受け入れずに施策を実施しました。いまJR東日本は私たちに対して「団体交渉での議論経緯を裏面しない」「誠実に交渉する義務を果たさない」「経験と異なる内容を口頭で示してくる」といふ姿勢です。労働三権の否定であり、このままでは組合員の利益も守られず、公共交通としての使命も果たせなくなってしまいます。お客さま軽視・労働組合軽視のJR東日本の姿勢を改めて、健全な会社を求めていきます！

「いのち」を蔑ろにする組合差別の施策に反対します！

JR東日本は「安全計画2028」の中で「本質を踏まえ、想定外を想像し安全を先取る」をコンセプトとしています。しかし、経験が少ない勤務場所などは、災害時に命を守る行動もとれません。さらには、経験の少ない勤務場所などは、災害時に命を守る行動もとれません。JR東日本は今行われているジョブローテーション異動は、鉄道会社として大切な経験と安全文化を継承から破壊し、人の心を傷め、鉄道の安全やお客さまの命よりも労働組合の弱体化を優先した、人権・人命を軽んじた企業犯罪です。

私たちJR東日本輸送サービス労働組合(JTSU-E)は、誰もが安全で安心して利用できる鉄道会社を取り戻すために、ジョブローテーション異動の撤廃に向け、たたかいを断り続けていきます！ホームページをご覧ください。ご意見をお待ちしております。

YouTubeでは動画も配信しています
「JTSUtube」
「ばねちゃん From 輸送サービス労組東京地本」

中央本部 東京地本
YouTubeでは動画も配信しています

JR東日本輸送サービス労働組合
ホームページはこちら

上野支部主催「ジョブローテーション異動撤廃に向けたピラ配布行動」を通じて
社会にも連帯と共感の輪を広げ、
ホームページにも連帯と共感の輪を広げ、
「声」が寄せられる！
ジョブローテーション異動撤廃
に向けた運動を推し進めよう！

現役の乗務員1500名が告白！実態調査で浮き彫りになった社内現実



鉄道が経験を重んじられる理由！

自動車の運転免許を取得するために必要とする日数は、合符で約14日間です。而して運転免許を取得するために必要な日数は、約6日間(3ヶ月間・週休2日で算出)です。タクシードライバーの2級免許は約7日間です。4倍の時間が必要となります。その後、一人乗務員に向けて約18日間(9ヶ月間・週休日2日で算出)の見習い実務を行い、昇格して乗務士デビューします。また、乗務員は約30日間の研修を受けた後、見習い期間を約30日間(1年程度)行います。乗務員の研修は、そこから約1年間を必要とします。乗務員が切符の発行に備っていた時は、旅客対応専門の乗務員になるために更に約3年間が必要とされています。全てはお客さまの安全確保とサービス向上に向けた長期投資としていました。

3・11 鉄道利用者の死者ゼロ！

2011年3月11日、東日本大震災が発生しました。未曾有の大震災と津波により鉄道施設も大きな打撃を受けました。当時、乗客を乗せて運転していた列車も被災しましたが、迅速な誘導と地理を活かした判断から、誰一人として犠牲者がでませんでした。このことと並に、その路線を知り尽くしているからであり、経験を重んじる人事制度があったからです。

将来、発生が予測されている南海トラフ地震や首都圏下地帯に備え、JR東日本より先行して労働組合が身体的・精神的な準備を推進の途上に努めてきました。しかし、会社の人事施策により、その経験や備えを熟知した乗務員が、希望しない異動で大量に異動させられています。

東日本大震災を経験した乗務員が活躍の場となり、乗務員職場では災害発生時の対応への不安の声が出されています。

乏しい知識を補うために努力していますが、しかし、サービス能力は低下の一途

一つの事例を紹介いたします。労働組合の役員を担っており、電車運転士を20数年勤務した社員が、突然、駅のみどりの窓口で転勤させられました。見習い期間は2ヶ月ほどで単独勤務となりましたが、お客さまにミスを連発する事象となり長い列に並んで時間が増えて、見た目がベテランに見えるから直ぐに購入できると思っていたのに、新人さんと同じような！とお叱りを頂きました。多くの時間がかかり、ご迷惑をお掛けする事象でした。JR東日本が行う人事制度によりお客さまにご迷惑をお掛けするだけでなく、元電車運転士の精神はボロボロに打ち砕かれました。異動で病気や退職をする社員も増加しています。

サービスの向上には、利用するお客さまのニーズに合わせたシステム案内も含まれます。JR東日本においてもデジタル化(えきねっと)・モバイル化(モバイルSuica)が急速に進んでいますが、待合列車を含めて車掌を20年間行ってきた乗務員も職を失い異動させられ、ミスを連発し精神的打撃を受ける事象が発生しています。

私たちJR東日本輸送サービス労働組合は、お客さまの「安全な移動」と「サービス能力の向上」に向けて、努力を惜みずJR東日本と向き合っています。

ホームページに寄せられた「声」を紹介いたします。



35度近い残暑の厳しい赤羽駅前で汗だくになりながらも、声をあげてチラシを配っておられ、直接お話を伺うことができました。普段当たり前前に利用させていただいているJR。何も知らなかったの、研修制度や安全を第一に考えていただけていて、運転手・車掌の方々にもお話を聞くほど、チラシを読むほど、感謝しかありません。「好き」だけでは、仕事としても人生としても、〇百万人の命を乗せて運転する、なかなかできないことだと思えました。署名や募金、そんなことではなく、ただ数人であっても必死に声をあげることに、とても心を射たれました。個人としては何もできることはないのですが、現状を知れて良かったです。応援しております。