

現場の要員を削減!?

ワンマン運転の拡大!?

自動運転技術の開発!?

人手不足解消!?

現場で働く者の不安を招き、モチベーションを下げています

## 車両取替え計画（ベストプラクティス）の更新

加えられた視点

- 鉄道システム全体の最適化の促進
- ESG 経営の実践（地球温暖化防止）

仕事の高度化による  
生産性向上など

すでに報道もされている 2020 年度末の常磐緩行線への ATO 導入、2024 年度以降の京浜東北・根岸線、横浜線へのワンマン運転機能を備えた E235 系の導入のほか、同じく 2024 年度以降、ワンマン機能を備えた E233 系の仙石線・房総エリア、高崎エリア、松本・甲府エリアへの転属が予定されています。会社は人口減少を理由として乗務員の確保が難しくなると見込んでおり、それを機械化のみで乗り切ろうとしています。また「必要な要員は確保している」としながらも、要員配置にアンバランスを生じさせ、慢性的な要員不足の実態をつくり出してきました。さらに、熟練された経験と知識を持つエルダー社員の適切な要員配置についても未だに実現していません。

私たちは「人による、人にしかできない仕事の価値」を見つめ直すことを求め「働く人を大切に、利用する人を大切に」する人本主義・人本経営の実現を訴えます。世界有数の 1,000 万人都市である東京圏をも抱える JR 東日本は公共交通輸送というライフラインを支えており「誰もが安全に、安心して、快適に利用できる鉄道ネットワーク」を実現するべきです。

**「雇用と生命を守る」ことを労使確認した JTSU-E に結集し、仲間と共に手を携え、未来ある職場をつくり出そう!**



私たちは持続可能な開発目標(SDGs)を応援しています。

誰一人不幸にさせない！組合員の雇用と生命を守る！  
 鉄道業の社会的使命・責務を果たし、未来に継承する  
 “ポストコロナ政策”を JTSU-E に結集し、実現しよう！

労働組合



No one will be left behind