



4月の鉄道営業収入は対前年105.2%と好調で、ゴールデンウィーク輸送のご利用状況も104%（新幹線103%、在来線106%）と前年度を超えた。職場は「コロナ前に戻った」という実感であり、GW輸送を安全に担っていた組合員のみなさんに感謝申し上げます。

2024年3月期決算は、単体の営業収益が対前年112.6%で2217億円増の1兆9872億円、営業利益は対前年279.1%で1628億円増の2538億円、当期純利益は対前年279.8%で942億円増の1466億円と、全ての利益で1月に上方修正した業績予測をさらに上回った。そして、株主配当が70円から85円に引き上げられ過去最高となり、社員一人あたりの売り上げも4516万円となり過去最高を更新した。コロナ前の2019年は3874万円であり、少ない人員の中で働き度が大きくなっていることが分かる。

JR東労組は5月2日、申20号「現場第一線で奮闘する組合員・社員の努力に報いる『夏季一時金』に関する申し入れ」を行った。好調な決算は組合員の努力の結果である。春闘での同時議論となった夏季手当は「基準内賃金の2.7ヶ月分」とする回答を受け、再申し入れをしても変えられず苦渋の判断で受結した。一方で会社は定期昇給やベア分によって「2.83ヶ月分相当」などと誤魔化すような指示を行い、組合員からは「同時議論は低額に抑えるためだ」と怒りの声で溢れた。会社は職場の努力と奮闘に、夏季一時金の満額回答で応えるべきだ！5月中に団体交渉を申し入れたことから短期の議論となるが、一人ひとりの労働実感を議論し、一時金の満額回答を勝ち取るために職場からたたかおう！

5月7日、「ゴールデンウィーク輸送を終えて」という鉄道事業本部長の掲示が出された。その中に『JR東日本は、最近いろいろなことについているね』というお声を貰っていいでしょうか「お客さまに安心してご利用いただけるよう、引き続き謙虚にきちんと仕事を積み重ねることが必要と書かれています。」というお声が続いてくる「この原因を語ってほしい」と、社員に

**『稼ぐ』ではなく『安全』を「経営のトッププライオリティ」にするために  
「安全・健康・ゆとり」を基軸に職場から声を上げよう！**

責任転嫁しているように思えてならない。また、駅の窓口の問題にも触れ、「本社・本部支社でもしっかりと対策を考えて、できるものから順次実行します」とあった。その翌日の5月8日、会社はみどりの窓口の削減方針を当面凍結することを発表した。喜勢社長は「インターネットでの購入が想定通りに進んでいない。これ以上の削減はいったん見合わせる」と定例会見で述べ、既に閉鎖した駅では繁忙期に限って臨時に再開するという。

この間JR東労組は、みどりの窓口の削減に対して、職場の声やお客さまの声を何度も主張してきたが、会社はインターネットや券売機での購入を進めるとしてきた。それにも関わらず、私たちへの説明もなく突如マスコミで発表する姿勢には疑問を抱かざるを得ない。職場では管理者から「この判断は苦渋の判断。問い合わせがあったらプレス通りです。それでも困ったらQ&Aがあるので管理者を呼ぶように」と言われ混乱している。インターネット購入が進まなかった原因は、窓口の混雑をどう受け止めているのか？凍結するのならもっと早く決断できなかったのか？など会社のマネジメントに問題は無かったのかと声を大にして言いたい。

昨年末に新幹線統括部長から「新幹線を止めない、遅らせない」「利益の最大化に向けて構造改革に取り組みと共に増収・コストダウンを続け、『稼ぐ』ことにこだわらる」との掲示が出された。この掲示以降、安全を脅かす事故・事象が後を絶たない。「グループ安全計画2028」では「これまで想定外であったリスク」を本質の理解により想像し、安全を先取る」としているが、私たちが現場の状況を訴えていたにも関わらず、会社は先取りできなかったのではないのか。

「安全は経営のトッププライオリティ」であるならば、現場の状況を正しく掴むべきだ。利益だけを求め、職場実態を無視した施策は失敗する。だからこそJR東労組は、経営姿勢に対し職場の現実を訴え続けていく！組合員自らも「経営への参画意識」が前提になっていないかを捉え返し、「安全・健康・ゆとり」を基軸に声を上げよう！そして、職場で声を出せない仲間を寄り添い、何でも話せる職場風土を構築しよう！



**第4回  
安全セミナー**

4月26日、中央本部は「第4回安全セミナー」を開催し、111名（Webを含む）の仲間が参加しました。安全を最重要課題に据え、組織強化・拡大を通じた安全哲学の再確立と労働条件の維持・向上を目的として、職場からの実践報告と事象の共有、討論を行いました。

**使命感とルールの狭間での葛藤  
～バスの定員超過問題で見えた経営姿勢の本質～**

バス関東本部の仲間からは「高速バス車内での定員超過と当時の会社対応」について報告いただきました。ダイヤ乱れに伴う列車代行の際、立席乗車ができない高速路線バス車両で対応せざるを得ない状況であったものの、代行バスに詰めかけた多くのお客さまを「待たせてはいけない」「乗せなくては」という使命感に駆られていたことが背後要因として語られました。そして、JRの駅社員が「奥まで詰めてください」と案内していたこともあり、道路交通法違反だと分かっていたものの定員を超えて乗車させてしまったことを、当時を振り返りながら語っていただきました。

今回の事象によって、当該運転士は交通規則金制度によって減点1点・反則金7千円の処分を受けてしまいました。一方で始発駅・到着駅でバス出発のタイミングを指示する「操車担当を配置していなかった」など、会社のマネジメントに大きな問題があります。それにも関わらず運転士にのみ責任を押し付ける経営姿勢が明らかになりました。

討論では、「バスの定員が超過してはならないもの」とは知らなかった「鉄道側のマネジメントの問題でもある」「代行手配の方法や駅・乗務員への連絡方法など、急遽のバス代行のあり方を検討すべき」との意見が出されました。バスの定員超過は、ミラーでの安全確認時の見落としや、車内での転倒事故の誘発、制動距離の伸びによる衝突のほか、転倒事故が起きないよう急ブレーキを躊躇することなどが考えられ、事故が起きた場合は全て運転士の責任になってしまいます。「命」を第一に考え、「定員を超えて乗せない勇気」を持つ必要性を確認しました。

昨年、新幹線統括部長名で「年末年始輸送完遂に向けて『チーム新幹線』の皆さんへ」が出されて以降、新幹線での事象が相次いでいます。「新幹線を止めない、遅らせない」と書かれていますが、本当に安全がトッププライオリティになっているのでしょうか。そのような経営姿勢に立ち向かい、命と安全を守るために「止める勇気」を議論する必要性を再確認しました。

**「自分だったらどうするか」「価値観を出し合い、自分自身にも厳しく矢印を向けることで現実を変え、安全風土を再確立しよう！」**

秋田地本からは「列車を止められない」「運行優先体質」となっている自分自身に矢印を向け、厳しい職場議論を行っている報告がされました。「自分だったらどうだったのか」など一人ひとりが価値観を出し合い、ぶつけどうしていいことや、「自らどうしたいか」がなければ現実を変えることはできないことを認識一致しました。

事象の共有や職場からの実践の報告を受け、お互いに安全意識を高めることができました。これからも安全風土の再確立に向けて奮闘していきます。

**安全を守る最後の砦は「人」  
～新幹線の滑走問題と、対策を皆で実践するたたかい～**

事象の共有として、つばき121号の「滑走