

2 0 2 0 年 2 月 2 7 日

東日本旅客鉄道株式会社
水戸支社長 雨宮 慎吾 殿

J R 東日本輸送サービス労働組合水戸地方本部
執行委員長 黒澤 純一

「2020年3月ダイヤ改正」及び「常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開」
(常磐線全線運転再開) に関する申し入れ

「2020年3月ダイヤ改正」は、ダイヤ改正という会社施策として、当然お客さまのご利用状況を踏まえつつも、安全確保を第一にお客さまに対する輸送品質・サービス品質の維持・向上を図らなくてはなりません。また、施策を担う組合員・社員の労働条件・労働環境の向上と働きがいの確保についても、施策としての重要な課題であると考えています。

しかし、昨年のダイヤ改正では、会社が施策の「進め方」を変えたことによって、現在職場では鉄道事業の根幹である「安全」が脅かされる事態が発生しています。これは、ダイヤ改正という施策において、長年に亘って重視してきた「乗務労働の特殊性」という観点を形骸化し、「生産性」や「働き方改革」といった点のみに重きを置いたことで、乗務員の「働きやすさ」や「安全」が軽視された職場が作り出されたことによるものと考えています。このことは、職場で働く乗務員の不安や不満の声、乗務における身体疲労にすでに表れており、看過できない事態と捉えています。

2020年1月17日、福島第一原発事故に伴う帰還困難区域のうち、双葉町、大熊町、富岡町の特定制復興再生拠点区域内にある一部地域を先行解除する正式決定がされました。さらに避難指示解除の期日も決定され、同時に会社は「常磐線富岡駅～浪江駅の運転再開について」プレス発表を行いました。

今回の「運転再開」によって、2011年3月11日に発生した東日本大震災・福島第一原発事故から実に9年ぶりに常磐線が全線開通となり鉄路が繋がります。この「常磐線全線開通」を迎えるにあたっては、組合員・社員とその家族の苦労や努力、奮闘があったことは言うまでもありません。地域の期待と共に、これらすべての奮闘が報われるような結果とならなければなりません。

しかし、公表された内容によれば、特急列車の運転や新しい設備の整備・販売機器類の設置等、全線開通による利便性の向上は強調されているものの、除染の進捗や住民の帰還状況等を照らし合わせて見たときに、「地域における復興が本当に進んでいるのか」「本当に住民の方々が望んだ状況になっているのか」という点については、今後労使で議論し検証していかなければならないと認識しています。

そして何より、福島第一原発事故は未だに収束していません。さらに、全線運転再開する区間はこれまで運転再開してきた区間とは比較にならないほどの放射線量を示す箇所が存在し、

多くの組合員・社員が放射能・放射線に対する不安を抱くことは至極当然のことです。よって、そこで働く組合員・社員のみならず、お客さまや地域住民の方々の安全や安心、健康が確保できるものとして具体的対策や不安の解消がなければ、本当の意味での常磐線全線運転再開は成し遂げられないと考えます。

よって、「2020年3月ダイヤ改正」及び「常磐線富岡駅～浪江駅の運転再開」（常磐線全線運転再開）が、鉄道の安全を大前提に、働く者の安全・健康が確保され、輸送品質とサービス品質が低下することのない施策とするために、下記のとおり申し入れますので、会社の誠意ある回答を求めます。

記

1. 「2019年3月ダイヤ改正」以降の現状について、支社の認識を明らかにすること。また、各運輸区所における「2019年3月ダイヤ改正」における成果と課題を明らかにすること。
2. 「2020年3月ダイヤ改正」実施日に合わせて常磐線全線運転再開を決定した経緯と、その判断に至った根拠を明らかにすること。
3. 常磐線の全線運転再開にあたり、富岡駅～浪江駅間の最新の放射線量を明らかにするとともに特定復興再生拠点区域内の一部地域先行解除箇所の放射線量を明らかにすること。
4. 区所毎に「行路検討プロジェクト」の活動実態を明らかにすること。
5. 本体雇用エルダー社員の短日勤務選択者に対する標準数算出基準の考え方を明らかにすること。また、運輸区所毎の本体雇用エルダー社員の枠数の考えを明らかにすること。
6. 台風19号による災害で不通区間となっている袋田駅～常陸大子駅間の復旧状況を明らかにすること。また、今後の復旧に向けた考え方とスケジュールを明らかにすること。
7. 現在、暫定ダイヤでの運用となっている水郡線について、全線運転再開後は列車ダイヤと乗務員運用を災害前の体制に戻すこと。

以 上