

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(運転士関係)

「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

《共通》

1. 「2020年3月ダイヤ改正」において、各運輸区所の標準数を見直した根拠と各運輸区所の位置付けと役割を明らかにすること。
2. 「安全・ゆとり・働きがい」が担保された行路内容とすること。また、食事時間の拡大と拘束時間・長時間乗務の短縮を図ること。

《土浦運輸区》

1. 安全と働きやすさの観点から、下記の行路を見直すこと。

(1) 拘束時間の短縮

B 6 4 行路 (10 : 46)

B 6 8 行路 (22 : 32)

B 7 3 行路 (22 : 39)

B 7 4 行路 (22 : 43)

B 7 5 行路 (22 : 10)

B 7 6 行路 (22 : 34)

B 7 8 行路 (22 : 58)

B 7 9 行路 (22 : 50)

(2) 睡眠時間の拡大

B 7 2 行路 (4 : 45)

B 7 5 行路 (5 : 37)

B 8 4 行路 (5 : 24)

(3) 食事時間の拡大

B 7 5 行路 (ノーペイ 30分) 朝食

B 7 9 行路 (ノーペイ 25分) 朝食

B 8 5 行路 (ノーペイ 27分) 夕食

(4) 乗務中断時間の拡大

B 7 5 行路 1189M～1242M (ノーペイ 26分)

B 7 6 行路 3 8 7 M ~ 入区 3 1 9 3 M (ノーペイ 2 6 分)

B 7 7 行路 1 2 2 1 M ~ 2 4 5 2 M (ノーペイ 8 分)

2. 休憩時間拡大のため、以下の行路を見直すこと。

B 6 3 行路 1 1 M (水戸) ~ 同便 (勝田)

B 6 7 行路 3 7 1 M (水戸) を 3 7 1 M (勝田)

B 7 0 行路 3 1 9 2 M (上野) ~ 同便 (品川)

3. 拘束時間を均等化するために、以下の行路を見直すこと。

B 6 3 行路 5 3 5 M (水戸) ~ 同便 (勝田) ~ 6 5 行路 1 1 6 6 M (上野) ~ 1 1 7 4 M (品川) ~ 1 1 8 1 M (土浦)

B 6 5 行路 3 2 3 M (勝田) ~ 6 3 行路 6 4 M (上野) ~ 6 8 M (品川) ~ 1 1 M (水戸) ~ 同便 (勝田) 4 2 8 M (土浦)

4. 育児介護A制度利用者の泊行路乗務に対する考え方を明らかにすること。また、B 9 9 行路の考え方を明らかにすること。

《水戸運輸区》

(E C 組)

1. 朝食時間を平準化するために、小山 2 7 3 4 M (B 2) から 7 3 7 M (B 1 0) の乗継交代を 8 : 4 4 とすること。

2. 働きやすさを向上するために、循環交番を以下のようにすること。

1 0 - 4 - 公 / 特 公 1 3 - 公 / 特 9 - 1 予 / 公 / 特 公 1 1 - 5 - 公
公 / 特 6 - 2 公 / 特 1 2 - 8 - 公 公 / 特

(E C ・ D C 組)

1. 夜間休憩時間を確保し、働きやすさを向上するために別紙の行路とすること。

2. M T S 構内運転士の技量維持の観点から、9 2 4 D 水戸入区担当を M T S とすること。

3. 働きやすさを向上するために、別紙の循環交番とすること。

《勝田運輸区》

1. E 6 5 7 系を内原電留線留置から勝田車両センター留置とする考えを明らかにすること。
また、3 4 6 M を水戸始発の判断に至った根拠を明らかにし、今後も同様な見直しが発生するのかわ考えを明らかにすること。

2. 今改正では、日勤行路が増え泊行路を削減になったが、その判断に至った経緯を明らかにすること。

3. 新人養成及び技量維持の観点から、水戸線乗務の考え方を明らかにすること。
4. 以下の行路の食事時間を確保すること。
B 2 0 1 行路 1 7 3 8 M (小山) ~ 7 4 3 M
5. B 2 0 3 行路の土休日行路の内容について明らかにすること。
6. 働きやすさの充実と業務の平準化を図る観点から、循環交番を別紙の通りとすること。

《いわき運輸区》

1. 安全確保の観点から、以下のように行路を見直し在宅休養時間を拡大すること。
 - B 1 0 2 行路 6 7 7 M (広野) ~ 6 7 6 M (いわき) ~ 1 1 4 行路 5 7 0 M (勝田) ~ 6 8 0 M (水戸) ~ 6 9 1 M (いわき) ~ 出区 5 8 6 M (勝田泊) ~ 5 2 8 M (水戸) ~ 5 3 7 M (いわき) 1 0 : 1 0 乗継交代
 - B 1 0 8 行路 5 5 2 M (勝田) ~ 1 5 M (いわき) ~ 2 4 M (勝田) ~ 2 3 M (いわき泊) ~ 1 1 1 行路 4 M (勝田) ~ 2 0 0 3 M (いわき)
 - B 1 1 1 行路 1 4 M (勝田) ~ 1 3 M (いわき) ~ 5 7 6 M (勝田) ~ 2 5 M 入区 (いわき泊) ~ 1 1 3 行路 5 3 6 M (勝田) ~ 便 5 3 6 M (水戸) ~ 2 0 0 5 M (いわき)
 - B 1 1 3 行路 5 6 8 M (勝田) ~ 2 1 M (いわき) ~ 3 0 M (水戸) ~ 2 9 M 入区 (いわき泊) ~ 1 0 2 行路 5 3 8 M (勝田) ~ 7 M (いわき) 1 2 : 2 0 乗継交代
 - B 1 0 7 行路 1 2 M 出区を M T S 担当とし、1 1 : 1 0 乗継交代とすること。
 - B 1 1 0 行路 5 4 1 M 入区を本線運転士とすること。
2. 以下の行路の睡眠時間を拡大すること。
 - B 1 0 9 行路 出区 5 5 8 M (勝田) ~ 5 6 4 M (水戸) ~ 5 7 1 M (いわき) ~ 5 8 2 M (勝田) ~ 5 8 9 M (大津港) ~ 回 2 5 9 0 M 入区 (高萩泊) ~ 2 7 3 4 M (水戸) ~ 5 3 5 M (いわき)
 - B 1 1 2 行路 1 8 M (勝田) 5 6 8 M (水戸) ~ 5 7 5 M (いわき) ~ 6 8 6 M (水戸) ~ 5 8 9 M (勝田泊) ~ 5 2 4 M (水戸) ~ 5 3 3 M (いわき)
3. 働きやすさ向上の観点から、以下のよう循環交番とすること。
 - 1 0 7 - 1 0 1 特 1 0 2 - 1 1 1 - 特 / 公 公 1 0 9 - 1 0 3 - 特 特 / 公 1 0 4 1 1 5 - 特 / 公 1 1 2 - 1 0 8 - 特 公 / ヽ 1 0 6 - 1 1 0 - 特 特 / 公 1 0 5 1 1 3 - 特 公

《原ノ町運輸区》

1. 安全と働きやすさの観点からB 1 7 5行路 2 4 6 M～2 5 7 Mの長時間乗務を解消すること。
2. 以下の行路の夜間休養時間及び食事時間を拡大すること。
(夜間休養時間)
B 1 8 0 行路
(食事時間)
B 1 7 9 行路 2 5 6 M～3 0 M 原ノ町での夕食
B 1 8 0 行路 2 3 1 M～2 3 4 M 仙台での朝食
3. 働きやすさの観点から、以下の行路の乗務中断時間を拡大すること。
B 1 8 1 行路 便 6 7 8 M～6 8 3 M (出線担当)
4. 以下の行路の拘束時間を短縮すること。
B 1 7 3 (2 3 : 5 4) B 1 7 8 (2 2 : 2 3) B 1 8 1 (2 2 : 2 8)
5. 働きやすさを向上するために、循環交番を以下のようにすること。
1 7 8 - 1 7 3 - 特 公 1 7 7 1 7 2 1 8 3 - 特 公 1 7 6 - 公 / 特
1 8 1 - 1 7 9 - 特 公 1 7 5 1 7 1 1 8 0 - 特 予 / 公 / 特 1 7 4
1 8 2 - 公 / 特

《水郡線営業所運輸科》

1. 技量維持の観点から、常陸大子～水戸間、上菅谷～常陸太田間の運転行路を設定すること。

以 上