

J T S U - E 水地申第 5 号

2 0 2 0 年 3 月 1 2 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

2 0 2 0 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（営業関係）

「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は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らないと考えています。また、それを担う組合員・社員の労働条件・労働環境の向上と働き甲斐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、会社が施策として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」という観点が、「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てしまったからだと考えています。このことは、職場で働く乗務員の不安・不満の声、乗務における身体疲労によって明らかとなっています。

また、2020年1月17日には、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、富岡町の特定復興再生拠点区域内にある一部地域を先行解除の正式決定、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」を決定しプレス発表が行われました。

今回の「富岡駅～浪江駅の運転再開」によって、2011年3月11日の東日本大震災・福島第一原発事故発生以降、実に9年ぶりに常磐線は全線開通となり鉄路が繋がります。東日本大震災・福島第一原発事故の発生に伴い、水戸においては最優先課題として常磐線の復旧と地域の復興に向けて取り組んできました。そして、この取り組みの下には、組合員・社員・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。そして、目指してきた全線運転再開であればこそ、地域の期待と共にそれらが報われるような結果とならなければなりません。

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ますが、除染の進捗や住民の帰還状況等を照らし合わせて視たときに、地域における復興が本当に進んでいるか、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、地域の復興に向けた大きな課題は福島第一原発事故が未だに収束していないことです。まして、今回の全線運転再開では再開区間の中にも、これまでの運転再開以上の放射線を示す箇所もあり、組合員が放射能に対する不安を抱くことは当然のことと言えます。今なお残る放射能とその不安に対して、組合員・社員とご利用になるお客さまの安全や安心、そして健康が確保できるものとして、具体的対策や不安解消がなければ、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、安全の確保を大前提に、働く者の安全・健康・ゆとりの確保、お客さまへの輸送品質・サービス品質と安心が提供できる労働条件・労働環境の構築を求め、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. 広野駅（有人駅）・富岡駅（無人駅）・大野駅（無人駅）・双葉駅（無人駅）・浪江駅（無人駅）が「Smart Station for EXPRESS」として整備されることから、販売機器類の管理に対する考え方を明らかにすること。
2. いわき駅・原ノ町駅において、被管理駅が増えることから、異常時における支援体制を強化すること。また、支援体制フローを作成し関係社員へ周知徹底をすること。
3. 支社内各駅（業務委託駅含む）の営業時間及び窓口営業時間については、お客さまの声や要望を踏まえ、各駅の特情に基づいた時間帯に見直すこと。
4. 駅における防犯と業務における不安解消の観点及び、この間の駅体制のあり方における認識を踏まえ、駅のフロア内に業務で女性社員一名になってしまうような体制を発生させないこと。
5. 駅の作業ダイヤにおける一般社員の「企画業務」とは、どのような業務及び内容なのかを明らかにすること。また、作業ダイヤについては駅の実態に則した内容とすること。

以 上