

J T S U－E 水地申第 1 1 号
2 0 2 3 年 1 月 1 9 日

東日本旅客鉄道株式会社
水戸支社長 小川 一路 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

「2023年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ

2022年12月20日、地本は会社より「2023年3月ダイヤ改正」の提案を受けました。JR東日本として、今ダイヤ改正の目的は、輸送体系の見直しや輸送力の適正化を図り、列車キロを削減するほか、ワンマン運転拡大等により、鉄道オペレーションコストを抑制しつつ、収益力の向上を目指すとしています。そして、水戸支社においては、特急列車の運転区間・停車駅の見直しによる利便性向上、常磐線水戸～いわき間のワンマン運転開始、一部列車の運転区間見直しや編成両数の増強等による輸送力適正化、水郡線では、編成両数見直しによる輸送力適正化、ワンマン運転の拡大を実施することや柔軟な働き方実現のために一人ひとりが成長や働きがいを感じられる効果的で最適な働き方を実現できる体制を構築する考えが示されました。

今回、新型コロナウイルスによる行動制限のない年末年始を迎え、期間中に常磐線の特急列車をご利用されたお客さまは、19.1万人であり前年度比「109%」との年末年始輸送における輸送概況が発表されました。2018年度比では「87%」であり、取り巻く経営環境は依然として厳しいものの移動ニーズの高まりなどによって、業績が回復傾向にあることは間違いありません。このことから当然、「2023年3月ダイヤ改正」を実施するにあたり、更なる安全やサービス・利便性の向上を実現しなければなりません。

しかし、昨年ダイヤ改正に合わせ実施された土浦駅での系統分離から起因した事象を始め、職場では様々な問題が発生しています。また、今回の提案では、業務のさらなる融合と連携に向けた「その他時間」を行路内の一部時間に指定していくとし、乗務員行路の一部に駅業務等が（案）として示されましたが、業務内容や作業内容が明確になっていません。

会社は、社員の働きがいの向上と生産性向上による経営体質の強化を図るために組織の再編を進めていますが、職場で発生している問題やこれまで実施してきた施策の課題を労使で認識一致させたいと、解決に向け議論しなければ働きがいの向上は疎か、安全・サービスの低下に繋がりがかねません。また、業務のさらなる融合と連携そのものが曖昧なまま施策だけが先行して実施されることは断じて認めることはできません。

よって、「2023年3月ダイヤ改正」が鉄道の安全を大前提とし、お客さまサービスの維持・向上と働く者の労働条件向上・労働環境改善を求め、下記の通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. 「2022年3月ダイヤ改正」で実施された土浦駅での系統分離における成果と課題を明らかにすること。
2. E531系の分割・併合作業の取り扱いの変更点を明らかにすること。
3. E531系の分割車両におけるドア閉扉担当は駅係員とすること。
4. 効率性と働きやすさを兼ね備えた行路作成に向け、目指すべき行路の在り方・目標について労使間の認識一致を図るとともに、安全・健康・ゆとり・働きがいが実感できる乗務員行路と

して一般線区の特情の中においても、特に以下の点については共通目標として確認を図ること。

- ・食事を目的とした乗務中断時間をノーペイ60分以上確保すること。
- ・夜間休養時間をノーペイ360分以上確保すること。
- ・泊行路の拘束時間を運転士22時間以内、車掌24時間以内とすること。
- ・長時間乗務は3時間を限度とし、非番日は2時間30分を限度とすること。

5. 運用行路表に示されている「その他時間」について考え方を明らかにすること。

6. いわき運輸区車掌運用行路表（その2）に誤りが発生した原因と具体的対策を明らかにすること。

7. 「2023年3月ダイヤ改正」に伴い、各職場では行路検討委員会等で乗務員行路について議論されてきたが、その成果と課題を明らかにすること。

以 上