

J T S U－E 水地申第 1 8 号

2 0 2 1 年 2 月 3 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

「2 0 2 1 年 3 月ダイヤ改正」に関する申し入れ（営業関係）

2 0 2 0 年 1 2 月 2 2 日、水戸地本は水戸支社から「2 0 2 1 年 3 月ダイヤ改正」についての提案を受けました。

J R 東日本としての「2 0 2 1 年 3 月ダイヤ改正」の主な内容は、取り巻く環境の変化を踏まえ「終電時刻の繰り上げ」「保守作業時間の拡大」「ご利用状況にあわせた輸送体系の見直し」を全社的に取り組むことであり、水戸支社として「中編成ワンマン運転」「水郡線の全線運転再開」が示されました。

水郡線は、2 0 1 9 年 1 0 月の「台風 1 9 号」での甚大な被害により鉄路が分断されて以降、約 1 年半ぶりに全線運転再開されるというものです。自然災害が原因ではありましたが、鉄道という交通手段、地方線区としての公共性などの観点から見れば、ご利用されるお客さまに対して、代行バスのご利用や乗り換えの発生、車内トイレが使えないなど、多くのご不便をおかけしながらも運行を続け、今回地元自治体や地域利用者の方の大きな期待の下で全線開通が実現しようとしています。

しかし一方では、分断された水郡線の運行を守るために、職場環境や労働条件の大きな変化が伴ったなかで安全確保とサービス提供に日々奮闘している組合員・社員の努力があることを忘れてはなりません。

また、今ダイヤ改正においての水戸支社として最も大きな施策内容とも言える「中編成ワンマン運転」が示されましたが、支社内での「中編成ワンマン運転」は初であり、それが水戸線全列車及び常磐線直通列車で運転開始になるというものです。

私たちは、「ワンマン運転」そのものに反対や「中編成」だからという点で異を唱えるものではありませんが、今回の導入に対しては、組合員・社員・利用者・安全・サービスなどの観点で多くの「疑問」「不安」「不満」「怒り」の声が発せられています。

この間、様々な場の労使議論でも明らかにしてきていますが、「安全確保」「サービスレベル維持」「労働条件向上」「教育・訓練」「不安解消」を始めとして、「水戸線という特情」「地域における交通手段としての在り方」「中編成ワンマン運転を行う環境整備・対策」などを踏まえれば、現状の水戸線の列車運行に「中編成ワンマン運転」を安易にはめ込んでしまうだけと言える今回の導入は安易に認めることはできません。

さらに、2 0 1 5 年 3 月ダイヤ改正での上野東京ライン開通以降、水戸運輸区では水戸線を主体として乗務し常磐線、水戸線、水郡線の乗務と転換教育を行ういわゆる多車種・多線

区の乗務員区所として位置付けられ、組合員・社員は乗務員のプロとして知識と技能の維持・習得や技術・技能継承に希望を抱き業務に励んできていますが、「中編成ワンマン運転の実施」に向けた教育訓練では「食事も摂れない行路設定」「労基法違反」の発生や更には、訓練に関連しての組合員への「精神的混乱」を発生させたばかりか「精神的不安を訴えたにも係わらず乗務指示」「不当処分」「不当転勤」までもが発生しています。このような実態が明らかになるなかで、当該水戸運輸区のみならず、他乗務員職場・多系統の組合員・社員からも施策推進の会社姿勢や今後の職場展望に対する不安が渦巻き、安全・サービス低下への強い危機感や働きがい失われていくことへの不安を抱えています。

また、人間が労働するうえで確保しなければならないはずの休憩時間や食事時間が十分に確保できない。スケジュールのみを優先し教育・訓練であれば目的のうえで重要となる訓練効果が後回しにされてしまうような人間労働を否定した信じられない訓練行路が作られ、それを何の疑問も持たずに実施してしまうこと自体、乗務員勤務制度の見直しによって乗務労働の特殊性が軽んじられていることと、施策に関する労使議論や労使間の認識一致を重要視しなくなっている現在の会社姿勢と企画力低下以外の何物でもないと考えます。

「ダイヤ改正」実施に向けた行路作成や交番順序、労働条件向上や教育・訓練の在り方に向けた認識や進め方については、長年の歴史のなかで積み重ねてきたものがあります。しかしそれらも近年においては、一方的に崩し去り、会社の考え方のみを優先し推し進めてきています。重要なのは、安易に生産性や効率化のみを目的として施策を進めることなく、乗務員として安全を守る。働きがいを持てる行路や労働環境を確保したうえで、お客さまに安心できる輸送サービスを提供することであり、「2021年3月ダイヤ改正」においても今一度労使間での目指すべき方向性の確認と真摯な議論による認識一致を図ることが重要であると考えます。

同時に、「就業規則第48条別表第1に定める乗務主務、乗務主任、乗務指導係、乗務係については、就業規則別表第1に定める各業務に関する必要な教育を行ったうえで、順次、担当業務間の相互運用を行う」ことが示されましたが、担当業務間の相互運用是水戸支社のみならず、すべての地方に関係する大きな労働条件の変更であることは言うまでもありません。しかし、この扱いについては本部・本社間での議論も経ずに、地方提案に盛り込むこと自体、「労使間の取扱いに関する協約」を反故にするものであり、認めることはできません。

よって、「2021年3月ダイヤ改正」が、安全の確保を大前提に、働く組合員・社員の安全・健康・働きがいの確保、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・労働環境の再構築を求め、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. 今後の駅輸送業務の将来像について水戸支社の考え方を明らかにすること。
2. 2341M（上野発土浦行）と549M（土浦発勝田行）を通し運用とし、お客さまの利便性向上を図ること。

3. 友部駅での743Mと380Mの接続に対する考え方を明らかにすること。
4. 中編成ワンマン運転導入において駅での取扱い変更点を明らかにすること。
5. 高萩駅入区車両のドア扱い作業における教育の充実を図ること。

以上