

J T S U－E水地申第17号

2021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

「2021年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ

2020年12月22日、水戸地本は水戸支社から「2021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「2021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、2019年10月の「台風19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、2015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は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. 水戸線「中編成ワンマン運転」の実施及び水郡線全線運転再開に伴い、全運輸区所の位置付けと役割を明らかにすること。

2. 2021年3月27日の水郡線全線開通に伴い、1年以上にわたり不通区間を乗務していないことから、袋田駅～常陸大子駅（構内含む）間の乗務員訓練のスケジュール及び内容を明らかにすること。また、不安解消に向け、試運転列車でのハンドル（線見）訓練、構内入れ換え、構内作業など十分に習熟できる教育・訓練を実施すること。
3. 常磐線特急列車車掌乗務体制の見直し施策の成果と課題を明らかにすること。
4. 働きやすい職場環境として以下の点を改善すること。
 - ・水郡線営業所運輸科の列車通勤の際の前泊及び後泊の休養室を設定し、確保すること。
 - ・下館デポの布団乾燥を実施すること。
 - ・女性設備環境の拡充の観点から、今後の環境整備について考え方を明らかにすること。
 - ・休養室でのシーツ交換及び、出勤確認時のアルコール検査の考え方を明らかにすること。
5. 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・働きがいを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1時間以上確保すること
 - ・夜間休養時間をノーペイ6時間以上確保すること。
 - ・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。
6. 「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」ことに対する、水戸支社の認識と考え方を具体的に示すこと。
7. 今回のダイヤ改正に関連して職場で上げられた声や問題については、職場での問題解決を指導するとともに、職場での解決が図れない問題について支社が責任を持って労使議論を行い解決・改善に努めること。

以上