

「常磐線全線開通」に対する水戸地本見解

3月14日、JR東日本水戸支社は、「2020年3月ダイヤ改正」に併せて「常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開」を行い、実に9年ぶりの「常磐線全線開通」を迎えた。

福島第一原発事故以降不通となった常磐線の復旧は、見えない放射能に対する不安や将来の健康被害の懸念など、これまで誰も経験したことのない労働条件・労働環境の中で行われた。特に富岡駅～浪江駅間は、除染電離則の特定線量下業務にあたる平均空間線量率 $2.5\mu\text{Sv/h}$ を超え、場所によっては $30\mu\text{Sv/h}$ を超える高線量箇所が存在するなど、除染・復旧作業は困難を極めた。しかしながら、全線開通を迎えた今日においても依然として放射線量は高く、鉄道運行を担う労働者の不安が解消されて全線開通を迎えたわけではない。

私たちは、これまでの段階的な常磐線の復旧に対し、乗務員やメンテナンスを担うすべての労働者の命と健康を守るために労使議論を徹底して積み上げてきた。しかし今、最も訴えたいことは、高線量下で鉄道が運行される事実を社会に明らかにせず、利用者の方々がその事実を知らずに被ばくしてしまうことはあってはならないということである。

私たちは、日本輸送サービス労働組合連合会（JTSU）と共に、3月4日に福島県庁、5日に厚生労働省で記者会見を行った。会見では、この区間を担当する乗務員から、鉄道敷地内に未だ $4\mu\text{Sv/h}$ 以上の高線量箇所が存在する現実を紹介し、モニタリングポストの増設とその数値のホームページへの公開、積算線量計の携帯、マスクの配布などを団体交渉で求めていくことを訴えてきた。記者の方々からは、異常時の対応や会社の安全管理体制について質問が多く出されたが、何ら具体的に示さない会社姿勢に驚愕していたのが現実である。

一方、会社は団体交渉で、「除染をして放射線量の数値が大きく下回ったので安全性に問題はない」「モニタリングポストの開示を実施する考えはない」とし、放射能に対する組合員の不安の解消につながる回答は一切せず、他社のように放射線量を「見える化」して「リスクコミュニケーション」を充実させ、利用者や地域の方々との信頼関係を構築することについては否定的な見解を示した。さらに職場では、帰還困難区域における旅客救済などの異常時対応について具体的な回答を求めていたが、運転再開日前日に通達文書を出し全社員周知を図ったのが職場の現実であり、その異常時対応のあり方についても不十分さがあると指摘せざるを得ない。

このような現実に対して、私たちは積算線量計による具体的な線量管理やホールボディカウンターによる内部被ばくを含めた労働者の健康管理はもとより、利用者の方々に対する“放射能の見える化”や高線量区間に「遮蔽トンネル」を設けるなどの“放射線遮蔽対策”を会社に求め、安全で安心してご利用できる鉄道運行を目指していく。そして、その交渉経過を記者会見等を通じて引き続き社会に発信して、利用者の方々の意見や声を受け止め、さらなる取り組みに活かしていきたい。

今、世界規模で新型コロナウイルス感染症が拡大し、多くの人命が奪われている。そして常磐線全線開通は、利用者や組合員・社員の生命と健康が放射能によって危険にさらされるリスクを抱えている。私たちは、JR東日本を利用するすべての方々の安全を守り、そこで働くすべての労働者の命を守るために、全組合員でJTSU-E運動を推し進めていくことを明らかにし、見解とする。

2020年3月14日
JR東日本輸送サービス労働組合
水戸地方本部執行委員会