

J T S U - E 水地申第 5 号

2 0 2 2 年 9 月 2 1 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

「2022年3月ダイヤ改正」の検証に基づく申し入れ

「2022年3月ダイヤ改正」では、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたお客さまの行動変容を捉え、特急列車の新たな輸送体系の構築、常磐線土浦以南をメインとした輸送力の適正化、土浦駅での系統分離の実施、水郡線での編成両数見直しによる輸送力適正化、ワンマン運転区間の拡大が行われました。また、ダイヤ改正と同時に実施された「乗務員の業務等の見直し」において、会社は「技術革新や業務内容の変化を踏まえ、今後、これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方を実現するために、安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行う」とし、モデル時分の大幅な見直しを行いました。

提案以降、私たちは組合員のみならず現場で働く多くの社員と提案行路について議論をしてきました。また、現場長を始め管理者、指導員、PTメンバーともコミュニケーションを通じ意見交換をしながら行路の問題点や改善点を明確にし、職場の要求として「2022年3月ダイヤ改正」に関する申し入れを提出してきました。しかし、申し入れに対する会社回答では、ほぼ全ての項目で「現行案で理解されたい」と示され今なお問題解決には至っていません。また、団体交渉においては、職場の生の声として議論してきましたが、水戸支社は変更できない根拠を明確に述べることなく、私たちの要求を受け入れることはありませんでした。これは、この間様々な場で確認してきた「現場の声を聞きながらより良い行路作成を行っていく」という労使の共通認識を反故にしており、到底認めることはできません。

一方、ダイヤ改正から6ヶ月が経過し、組合員や社員からは「行先地での時間が短く食事もできない」「交番により出退勤時間や作業に偏りがある」「モデル時分の見直しによって準備時間が足りない」など実際に働いてみての問題点や改善を求める声が多く出されています。

また、今年のゴールデンウィークの利用実績では、我孫子～仙台間において対前年比227%～244%、コロナ禍前の2018年比でも77%～94%と多くのお客さまにご利用を頂きました。しかし、ご利用状況が戻りつつある一方で「2022年3月ダイヤ改正」において、土浦駅で系統分離を実施したことにより、「土浦駅で乗り換えが必要となり不便」「通常的に列車が遅れている」「行先が分かりづらくなった」などの厳しい声がお客さまから多く寄せられている現実もあります。

私たちはエッセンシャルワーカーとして、鉄道をご利用するお客さまに安全と安心を日々提供しています。効率性のみを追求するのではなく、安全を大前提に、夜間休養時間及び食

事時間の拡大・拘束時間の短縮・長時間乗務の解消等、社員の声に耳を傾け、働きがいやモチベーションが維持向上できる施策・行路とし、ご利用いただくお客さまへの利便性やサービスの維持・向上を実現しなければなりません。

よって、働くものの「安全・健康・ゆとり・働きがい」が実感でき、人間労働として相応しい労働条件の実現のために、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

《土浦運輸区》

(共通)

1. 上野駅ホームに乗継詰所を新設すること。

(運転士関係)

1. B 6 2 行路の拘束時間短縮と働きやすさ向上の観点から、5 7 0 Mを青入区とすること。また、5 7 4 Mの入区担当者をB 7 7 行路とすること。
2. 特別快速列車の削減により乗務機会が減少したため、技量維持・新規養成教育等の観点から、B 6 7 行路の1 1 6 0 M～1 1 6 6 M～1 1 6 9 MとB 9 8 行路の3 1 5 6 M～1 1 6 4 M～1 1 6 7 Mを交換すること。
3. B 7 3 行路の便1 1 7 4 M～回3 9 1 Mの乗務中断時間を拡大すること。また、夕食時間を拡大すること。
4. B 7 4 行路の2 4 3 7 M～回1 2 8 0 Mの長時間乗務を解消すること。
5. B 8 1 行路の夕食時間を拡大すること。
6. B 7 5 行路、B 7 7 行路、B 8 1 行路の朝食時間を拡大すること。

(車掌関係)

1. 特殊作業と出退勤時刻の平準化のため、交番順序を次のようにすること。

1 組

1 1 5 ー ・ 1 0 2 ー ・ 特 ・ 公 ・ 1 1 8 ー ・ 1 1 7 ー ・ 特 ・ 予 / 公 / 特 ・ 1 1 0 ー ・ 1 0 4 ー ・
公 ・ 1 0 9 ー ・ 1 0 7 ー ・ 特 ・ 公

2 組

1 1 6 ー ・ 1 0 3 ー ・ 特 ・ 公 ・ 1 1 3 ー ・ 1 0 8 ー ・ 特 ・ 公 / 特 / 予 ・ 1 1 2 ・ 1 0 1 / 予 / 特 ・
1 0 6 ー ・ 特 ・ 公 ・ 1 1 1 ー ・ 1 0 5 ー ・ 公 ・ 1 1 4 ー ・ 特

2. 夜間休養時間の平準化のため、以下の通りに変更すること。
 - ・ C 1 0 5 行路の土浦泊まで所定。明け場面 1 0 7 行路 2 3 3 2 M～改 3 M。
 - ・ C 1 0 7 行路の土浦泊まで所定。明け場面 1 0 5 行路 5 2 M～2 3 3 7 M。
3. C 1 1 2 行路と C 1 0 1 行路を泊行路とすること。

《水戸運輸区》

(運転士関係)

1. B 5 6 行路の 3 3 4 D～8 4 3 D、B 5 8 行路の 9 4 3 D～回 9 6 0 D の長時間乗務を解消すること。

(車掌関係)

1. C 2 0 2 行路の昼食及び夕食時間帯の中断時間を確保すること。
2. 水郡線水戸駅及び常陸太子駅終着入区となる場合の取り扱いに「車内貫通確認終了後ドアを閉扉する」とあるが、考え方を明らかにすること。また、お客さまが降車せず入区してしまった際の会社の対応を明らかにすること。
3. 高萩駅での普通列車上り始発場面の折り返し時間を見直すこと。
4. いわき駅での普通列車上り始発場面の折り返し時間を見直すこと。
5. C 2 0 3 行路の常陸太田駅 9 2 1 D 乗務終了後の中断時間について、考え方を明らかにすること。
6. 技量維持及び教育の観点から、いわきまでの特急上下列車の担当を増やすこと。

《勝田運輸区》

(運転士関係)

1. B 2 0 1 行路の食事時間を確保すること。
2. B 2 1 0 行路の回 4 5 4 M～回 3 2 7 M、B 2 1 9 行路の回 4 5 8 M～回 3 3 3 M の折り返し時間を見直すこと。

(車掌関係)

1. 土浦駅での系統分離による成果と課題を明らかにすること。
2. 土浦駅での分割併合時の停車時分を見直すこと。

3. C 1 6 行路とC 1 行路を泊行路とすること。
4. 以下の行先地での時間を拡大すること。
 - ・ C 4 行路の 1 2 3 9 M ～ (土浦) ～ 改 3 0 M
 - ・ C 1 8 行路の 7 5 M ～ (勝田) ～ 8 6 M
5. C 9 1 行路・C 9 2 行路に加えてC 1 1 行路の 1 1 M ～ いわき ～ 2 0 M を日勤行路とすること。また、拘束時間の平準化のため、C 1 7 行路を 2 0 M 乗り出しとし、C 1 9 行路を 3 9 8 M 乗り出しとすること。
6. C 1 2 行路の 1 1 2 0 M ～ (上野) ～ 5 2 M の朝食時間を拡大すること。
7. C 2 行路の拘束時間を短縮すること。
8. C 1 5 行路の便 5 7 0 M を改 7 2 M とすること。
9. C 8 行路の夜間休養時間を拡大すること。

《いわき運輸区》

(運転士関係)

1. B 1 0 9 行路の 1 1 4 8 M のホーム据え付けから発車までの時間を拡大すること。また、1 1 4 8 M ～ 1 M の朝食時間を拡大すること。
2. B 1 0 6 行路の 5 5 2 M ～ 1 1 M の昼食時間及び 6 8 6 M ～ 5 9 6 M の夕食時間を拡大すること。
3. B 1 0 4 行路の 2 2 M の出線時間を見直すこと。
4. B 1 1 0 行路の 5 2 4 M の入換時分を見直すこと。

(車掌関係)

1. 以下の行先地での時間を拡大すること。
 - ・ C 3 0 3 行路の 5 9 0 M ～ 4 2 1 M
 - ・ C 3 0 6 行路の 5 2 2 M ～ 便 1 M
2. C 3 0 7 行路の 6 8 7 M ～ 6 8 6 M の長時間乗務を解消すること。

《原ノ町運輸区》

(共通)

1. 仙台運輸区泊行路の乗務員宿泊所までの徒歩移動は労働時間とすること。

(運転士関係)

1. B 1 7 4 行路の夜間休養時間を拡大すること。
2. B 1 7 6 行路の 2 4 2 M～2 5 1 M及びB 1 7 9 行路の 2 4 5 M～2 4 4 Mの長時間乗務を解消すること。
3. B 1 8 0 行路の夜間休養時間を拡大すること。
4. B 1 7 4 行路の 2 2 2 Mホーム出区の際の手歯止め撤去時期を見直すこと。
5. 技量維持の観点から、仙台車両センター構内の北線、洗浄線、客収線の各出区担当を乗務でできる行路を設定すること。
6. B 1 7 3 行路の 6 6 3 M及びB 1 7 9 行路の回 6 6 1 Mのいわき駅での折り返し時間を見直すこと。

(車掌関係)

1. C 4 0 5 行路の夜間休養時間を拡大すること。
2. 下記行路の夕食時間を拡大すること。
 - ・ C 4 0 4 行路の 2 5 7 M～2 6 2 M
 - ・ C 4 0 8 行路の 2 5 1 M～3 0 M
 - ・ C 4 0 9 行路の 6 8 2 M～1 9 M
3. 入区列車の車内点検実施を指示している列車には適切な付加時間を設定すること。

《水郡線統括センター》

(車掌関係)

1. 安全・安定輸送の観点から定期行路、臨時行路の役割と位置付けを逸脱した運用は即刻中止すること。

以 上