



## 安全・安定輸送と黒字化の実現に向けて (その1)

## 東地申第12号 2021年度「政策提言」の申し入れ団体交渉実施しました

9月2日、2021年度の東地申第12号「2021年度政策提言」の申し入れの団体交渉を行いました。

本申し入れを提出した3月8日時点では、2021年度3月期決算については2年連続の赤字が見込まれておりました。その後のゴールデンウィーク輸送や夏季輸送については対前年比ではプラスに推移し、2022年度第一四半期決算においても黒字化を実現しましたが、コロナ禍以前には戻っていない厳しい現状が続いています。現在、「変革2027」に基づき、構造改革に向けた各施策が準備・実施されています。社会情勢や経営環境が激変するなか「国鉄改革以来の大変革」に正しく向き合い対応しなければなりません。

本日の団体交渉では、「一部を除いて」建設的な議論をつくり出すことができました。改めて申し入れの内容をご紹介しますと共に、安全・安定輸送と黒字化の実現に向けて取り組みます。

JR東労組東京地本は、2020年度の再建大会で確認した「再建の4本柱」のひとつ、「**第四は、何でも反対・対立ではなく、従属・癒着でもない、協力・提言のスタンスを堅持する。労使協力の原点に回帰する。**」に基づいて、今後も職場から挑戦します。

## 1項・車両用信号炎管の廃止に伴う代替措置を講ずること。

## 1項・別紙説明(抜粋)

首都圏では他社線と並行している箇所があり、防護無線だけでは他社線の列車停止手配がとれないことが想定される。重大な併発事故を防止する観点から、以下のいずれかの対策を講ずること。

- (1)「車両用特殊信号発光器」を先頭車両の屋上に設置する。(LED赤色灯の明滅)
- (2)「非常停止標識」機能を追加する。(前部・後部標識灯の同時明滅)
- (3)「可搬式特殊信号発光器」を運転台に搭載する。(LED赤色灯の明滅)

会社回答…車両用信号炎管については、防護無線機の整備状況を鑑み、廃止することとした。会社線の列車防護が必要な場合は、輸送指令を介して列車を抑制するほか、従来通り、携帯用信号炎管による列車防護を行うことで安全の確保が可能であり、現時点で代替措置を講ずる考えはない。

2項・自然災害による運転中止から  
運転再開までの手続き等について見直すこと。

## 2項・別紙説明(抜粋)

昨年10月7日夜、東日本大震災以来10年ぶりに震度5以上を観測する地震が発生した。これにより多大な輸送障害を招いた。路線網や諸設備の規模からして、単純な比較は出来ないとしても、私鉄各社と比較して当社は運転再開までに時間がかかり過ぎている。フェイルセーフの原則を置きつつ、以下の諸点について検討し見直しを図ること。

- (1) 落石の可能性や耐震設計区間等を考慮して、規制区間および警備区間が設けられているが、これをさらに細分化して「重点警備区間(仮称)」を設ける。これにより、重点的に点検する箇所を定めることで点検時間の短縮を図る。
- (2) 後述する「輸送統括センター(仮称)」の社員に教育を実施し、電力・施設係員の手配が出来ない場合の代務者として「設備確認者(仮称)」を指定する。
- (3) モニタリング搭載車両を増備すると共に、データを即時解析できるシステムと体制を構築する。「確認列車(仮称)」にモニタリング装置搭載車両を充当する。

会社回答…現時点で手続きの見直しを行う考えは無いが、適宜必要な見直しは行っていく。