

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.12

No.132



2025年3月10日開催

八地申
第19号

団体交渉

拜島営業統括センターの全社員が安心して
業務に従事できる環境を整備し、
サービスレベルを低下させないよう求める申し入れ

その①

職場の声に基づき労使認識一致を図るも、会社答弁逃げ腰に

1. 営業体制見直しにより、拜島営業統括センター「一般」の交代勤務が1減となるにもかかわらず、奥多摩駅の直営化および高麗川駅の体制見直しが可能であるとする根拠を具体的に示すこと。

回答：系統分離等により業務量が変化し、効率的でサステナブルな運営が可能となっており、総合的に勘案し今回体制を見直すこととした。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 回答書にある根拠がよくわからないので、改めて根拠を問う。● なぜ奥多摩駅を直営化に？● 実際は業務量が増えているのに、体制を見直すのか？● 西多摩エリアは旅客流動に波があるが、特に土休日は現行（JESS社員2徹）の体制でも奥多摩駅は混雑している。● 見直し後の体制でサービスレベルを維持できるのか？● ハイシーズン時の奥多摩駅は乗務員の協力だけではサービスレベルを維持できないぞ。	<ul style="list-style-type: none">▶ ATOS化、分割・併合の終了、青梅～奥多摩間のワンマン運転により業務量が変化したことから、青梅駅の1徹を奥多摩駅に回せると判断した。▶ JESSの社員年齢が高く、人手不足もあり、また社員の活躍フィールド拡大のためである。▶ 高麗川駅は駅舎の橋上化で執務エリアを統合した。これが同駅体制見直しの理由。▶ 現状は認識している。だから土休日は乗務員に協力頂くこととした。▶ そうだ。▶ 乗務員の協力だけでなく青梅駅で日勤を設定するなど、箇所総体で対応してほしい。

2. 施策実施時に施行される拜島営業統括センター全担務の作業ダイヤを示すこと

回答：引き続き、必要な業務に対する体制は構築している。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 作業ダイヤを示さない理由は？● 拜島駅は全担務で棒ダイヤになったため、券売機の紙幣が満杯で稼働停止になったことがある。作業ダイヤに作業内容を指示すべきだ。● 作業は管理者の指示の下で行うもの。当日やることを指示したり、確認したりしているのか？● 棒ダイヤは企画業務がメインなのか？	<ul style="list-style-type: none">▶ 職場で確認を。出面で管理しているので、示すものはない。対立▶ 指示する、しないは箇所判断だ。指示行為を盛めという要望は職場に伝えるが、柔軟に対応できることも必要。対立▶ 管理者はしていないが、何らかの業務に従事していることはわかる。▶ そうではない。必要な作業を確認 やった上での企画業務だ。

席上で
示さず！

確認

つづく

問題だらけの現状に対策を講じる姿勢はあるの？

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.12

No.133



2025年3月10日開催

八地申
第19号

団体交渉

拜島営業統括センターの全社員が安心して
業務に従事できる環境を整備し、
サービスレベルを低下させないよう求める申し入れ **その②**

3. 奥多摩駅における立川統括センター運輸セクションに従事する乗務員の運用、その作業内容、および同駅で作業する場合にどの箇所の指揮下で従事することになるのかを示すこと。また、同駅で従事するにあたり必要な案内資料が迅速に参照できるよう、本施策実施日までに整備すること。

回答：指揮命令系統については、就業規則等に則り取り扱うこととなる。

また、今後も業務の融合と連携を推進し、(略)更なる生産性の向上を図ると共に新たな価値創造に取り組んでいく考えである。なお、引き続き、必要な教育等は実施していく。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 立川統括センター運輸セクション（「立川運輸」と略記）の乗務員が奥多摩駅にいる間、どこの指揮下か？● 乗務員が駅にいる間は立川運輸と青梅駅、2箇所から指示が出ることになり煩雑になる。乗務員への指示は立川運輸に仰ぐということでもいいか？● 「ホリデー快速おくたま81号」到着時、奥多摩駅社員は1人である。それで大勢の旅客対応をカバーできるのか？● 多客で旅客案内ができなくてもいいのか？● 立川運輸の乗務員による駅への増員は、手配できるということでもいいか？● 奥多摩駅に日勤管理者を。駅社員と乗務員という、一般社員同士の打合せで業務遂行に不安が残る。● 観光案内よりも（運賃の精算等の）営業案内の知識が十分か懸念。旅客にも奥多摩駅社員にも求められていることが大きい。乗務員の知識量が少ないことを念頭に置くよう、青梅駅に伝えてほしい。● 奥多摩駅で作業中の乗務員が車椅子利用旅客の乗降対応を行うのか？ 転落検知マット動作時は？● 夏休みの平日における奥多摩駅の体制は1人で十分か？ 増員が望ましい。	<ul style="list-style-type: none">➢ 乗務員への指示は立川運輸が基本。奥多摩駅社員は青梅駅の指示で動く。乗務員の現金授受はしないが、深度化すればそれもさせていきたい。➢ 立川運輸で指示している作業内容をやらせてもらう。対応が必要なら立川運輸の指示を受けることを基本とする。 確認➢ 時間はかかるが、できるという認識だ。➢ 二次交通の案内くらいはすぐできる。あとは旅客に観光案内所へ行ってもらえばいい。➢ 乗務員がやりたいというなら、ぜひそうしてほしい。 対立➢ それもひとつだが、巡回等で対応できる。➢ 営業知識はそこまで求められないという認識。 対立➢ それはない。奥多摩駅社員が乗降対応をする。転落検知マット動作時は救護に協力してもらうが、装置の復位は駅が行う。 確認➢ 十分対応できるという認識。 対立 確認➢ 混雑が見込まれる時期は日勤者を配置することを検討する。管理者は需要を見て判断している。

団体交渉でわかったことは、現場で検証していこう！

つづく

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.12

No.134



2025年3月10日開催

八地申
第19号

団体交渉

拜島営業統括センターの全社員が安心して
業務に従事できる環境を整備し、
サービスレベルを低下させないよう求める申し入れ **その③**

4. 高麗川駅の体制見直しで接客や案内等のサービスレベルが低下する恐れがあることやこれらに関する業務における社員負担軽減を図るためにも、磁気化券に対応した自動改札機や自動精算機を設置すること。

回答：現時点で、新たな設備等を整備する考えはない。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 何故設置しないのか？ 数字はあるのか？● 駅舎橋上化に際して設置する検討はしたか？● 利用客層が若く、モバイル Suica にチャージできないとの声が多い。● 旅客のニーズよりも利用状況で判断している、ということか？● 自動改札機がないのに1人勤務では、社内貫通時は窓口を閉めて対応することも出てくる。そのタイミングに精算の申し出があっても対応できない。サービス低下だ。● 対応要員増員か自動精算機や自動改札機を導入すべきだ。● ICカード残高不足の精算は自動券売機では対応できない。離れたコンビニまで行ってチャージさせている現状は社員として心苦しい。導入の検討を。	<ul style="list-style-type: none">▶ 乗降客数で設置可否を判断している。数字は示せない。▶ 検討したが、不要と判断した。▶ 声は把握しているが、残高不足の場合は近くのコンビニでもチャージができる。▶ そうだ。▶ 高麗川駅に限ったことではない。旅客に不便をかけるが、待ってもらうしかない。Suica 利用が大半であり、問題はない。▶ 現状で対応を。不在時間を明示するのもひとつでは？ 戻る時間が判れば旅客は安心する。▶ 現時点で導入はない。

5. 高麗川駅の寢室を「事務所衛生基準規則（昭和47年労働省令第43号）」第20条および第21条の各条文主旨を鑑み、男女別に設けること。

（参考）第20条 事業者は、（略）適当な睡眠又は仮眠の場所を、男性用と女性用に区別して設けなければならない。

第21条 事業者は、（略）労働者がが床することのできる休養室又は休養所を、男性用と女性用に区別して設けなければならない。

回答：これまでも使用状況等に鑑み必要な設備整備を行っている。（略）

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 男女共用とした理由は？● 防犯上の観点からも男女別にすべきだ。職場で不安の声があれば、部屋割りを決めていいか？● 出面が判ることで、悪意ある社員が犯罪行為をするリスクも。ひとたび事件になれば職場の雰囲気も悪くなる。職場で部屋割りを決めてもいいと考える。	<ul style="list-style-type: none">▶ 多様な人材（LGBTQ等）に対応した設備を整備する趣旨に基づいている。▶ 声はあるだろうが、整備の方向性にそぐわない。声は上げてもらってもいいが、整備の方向性を踏まえてほしい。▶ 調整してもらってもいい。 <p>犯罪が起こらないことが前提だ。不安なら管理者に設備点検の依頼を。</p>

職場の声を粘り強く訴え、思いが実を結ぶ！

つづく

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.12

No.135



2025年3月10日開催

八地申 第19号	拝島営業統括センターの全社員が安心して 業務に従事できる環境を整備し、 サービスレベルを低下させないよう求める申し入れ	その④
団体交渉		

6. 独り勤務時間帯において青梅線や八高北線で輸送障害が発生した際、従事中の駅社員がとるべき対応について具体的に示すこと。

回答：引き続き、箇所総体で対応するとともに、関係支社とも連携しながら対応していくこととなる。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none"> ● 八高北線内での事象に必ず対応するのか？ ● あくまで高麗川駅社員の異常時態勢を整えてから、高崎支社の要請の諾否を判断する、でいいか？ ● 高崎指令は高麗川駅社員の出勤要請を安易に行っている。列車の運転状況にもよるが、基本的に自支社内の社員で対応してもらうべきだ。 ● 青梅線の青梅～奥多摩間で異常時になれば、奥多摩駅社員はどうするのか？ 副長が出動すれば、車内貫通要員がいなくなる。 ● 警備員が単独で常時車内貫通する列車は決められているか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 同線内については高崎統括センターの対応が基本。ただし高崎支社から要請があれば協力してもらおう。高麗川駅社員の異常時態勢を整えることが先だ。 ➢ そうなる。 確認 ➢ 各方面の指令には高麗川駅の営業体制変更を共有し、安易に出勤できないことは伝えた。 確認 ➢ 青梅駅の副長が出動する。警備員に単独で車内貫通業務をさせるのではないのか？ ➢ (驚きの声を漏らし) …副長が出払って車内貫通要員がいらない場合は、拝島駅に応援要請を。

7. 青梅駅は青梅線西立川～東青梅の各駅と奥多摩駅より遺失物を集約、所轄警察署へ移管する業務を担う駅であるが、同駅の遺失物業務についてその内容の変更有無を具体的に示すこと。また、(略)遺失物の集約および移管準備に必要な時間を確保するとともに、当該業務に専念できる体制を整えること。

回答：(略)業務の運営に必要な体制は構築している。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none"> ● 取扱いの変更点はあるか？ ● 木曜日は3日分を移管するが、その時間が十分に取れない懸念がある。拝島駅(現状、非集約駅)との分担は考えたのか？ ● 改札窓口にも入るため、遺失物の検索や汚物清掃の対応ができなくなる。この旨を社内に周知できないのか？ ● 一時的に改札窓口を閉めて移管作業をする場合は、当務に改札窓口に立ってもらえないか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 休日ダイヤに事業用品列車を新たに設定したので、回送遺失物の量が平準化される。 ➢ 現時点ではない。 対立 だが将来的に遺失物そのものの取扱いを含め、何かしら変更はあるかも。 ➢ 周知しない。 対立 駅の規模を問わず検索や清掃を断っているケースがあるからだ。 ➢ それは否定しない。すぐにはできないだろうが、副長に相談を。 確認

小手先の改善ではなく、根本的な改善と周知を求めます！ つづく

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.12

No.136



2025年3月10日開催

八地申
第19号

団体交渉

拝島営業統括センターの全社員が安心して
業務に従事できる環境を整備し、
サービスレベルを低下させないよう求める申し入れ **その⑤**

8. 拝島営業統括センターの業務全般に関する必要な業務資料を社員の声に基づき整備し、迅速に参照して接客や案内等ができるようにするとともに、同箇所で勤務する、または同箇所と兼務する全社員へ周知、教育を行い、本施策実施日にお客さまへご不便をおかけせず、万全な体制で業務にあたるようにすること。

回答：引き続き、箇所総体で必要な準備は進めている。なお、引き続き、必要な教育・訓練は実施していく。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 「ステーションバイブル」の意味は？完了すれば駅業務は万全、という理解でいいか？● 要員ありきの教育になってしまい、ステーションバイブルが完了しないうちに独り立ちさせている現状がある。● 棒ダイヤ化により駅業務の教育内容や駅の特情把握が不十分になっている。本人の申し出があれば見習い回数を増やすのか？● 人手不足もあって見習い期間が早期に終了し、見習が終わった社員は不安を抱えているが、「お互い様。日中時間帯は誰か訊ける人がいる。」と管理者のフォローもない。● 相互運用げ原因で見習い者の習熟度や従事可能な担務を知らない管理者がいる。相互運用の意義を問う状況だ。● 見習い者本人の不安の声があれば、見習いは延長できるということでもいいか？● 触車事故防止の観点から、奥多摩駅での乗務員の対応可否業務は明確にすべきだ。できないことを「できない。」と言えるようにしてほしい。● 乗務員の駅業務対応可否は、駅に周知したか？● 今後、奥多摩駅で乗務員ができる業務は増えるのか？すでに相互運用で青梅駅で勤務する乗務員も、奥多摩駅で現金を扱うのか？	<ul style="list-style-type: none">➢ 駅業務を覚えるために、適切なフォローができるようにするツールのひとつだ。同書記載のこと以外も教育していると聞く。➢ 見習いの回数に決まりはない。不安があれば見習い者の声に基づいて、見習い回数を増やしている。➢ 見習い者本人の申し出に基づき、見習い回数を増やしている。➢ 職場全体を見て、独り立ちの可否を判断している。➢ 現状は把握している。そうならないために改善をしていると聞く。➢ 確認 管理者とのコミュニケーションで対応を。見習いは1担務につき4～5回の見習いが目安と聞いている。➢ 乗務員には訓練で対応可否を明確に教育していると聞く。意見は職場に伝える。➢ 確認 駅に周知している。 確認➢ 現状は扱えないが、今後は扱うこともある。

明らかになったことを基に検証し、懸念点の解消を目指そう！