

八地申
第13号

八王子駅輸送体制の見直しに関する 解明申し入れ

1月20日
提出!

2020年10月2日、八王子支社から「2020年度営業関係施策（その2）について」提案を受けて以降、職場から議論を積み重ねてきました。施策実施にあたっては安全レベルとサービスレベルを低下させることは絶対に避けなければなりません。

八王子駅は中央線・横浜線・八高線の輸送の要の駅であり、またATOS区間と非ATOS区間が混在し、さらに貨物輸送の中核を担う駅でもあります。駅を利用されるお客さまが施策実施でご不便を感じないよう、何より鉄道安全・労働安全を第一としたサービスの提供が出来るようにしなければなりません。その駅で働く社員が安全で安心して働くことができなければ鉄道の根本が揺らぎかねません。

安全・健康・ゆとり・働きがいの持てる職場を構築していくために、下記の通り申し入れを行いました。

1. 業務内容の見直しによる輸送体制の見直しを行う目的と根拠を具体的に明らかにすること。
2. 八王子駅の輸送体制の現在員数・標準数と施策実施後の標準作業ダイヤと標準数を明らかにすること。
3. 業務内容の見直しとあるが、輸送職の業務内容について明らかにすること。
4. 輸送体制の見直しによって安全レベルとサービスレベルが向上する根拠を具体的に示すこと。
5. 輸送体制の見直しの実施と、ライフサイクル深度化施策との整合性について明らかにすること。



輸送体制の見直しによって、安全レベルと
サービスレベルの低下に繋がらないよう
団体交渉を通じチェック機能を果たしていきます!



申13号 八王子駅輸送体制の見直しに関する解明申し入れ 団体交渉を行いました。(2021年1月20日提出)その1

1. 業務内容の見直しによる輸送体制の見直しを行なう目的と根拠を具体的に明らかにすること。

(会社回答) 経営環境の急激な変化を踏まえ、JR 東日本グループ経営ビジョン「変革2027」の歩みをさらにスピードアップさせていくために、効率的な駅業務体制を構築していく。

(組合) 見直しを行なう根拠は？

(会社) 乗客数が2015年86,000人から微減している。

(組合) それ以外は何があるのか？

(会社) 急激な経営環境の変化、乗車人員が減っているのは間違いない。

(組合) 他には？

(会社) 仕事のやり方、仕組みが十数年来かわっている。ATOSの線閉やノリホなど。

(組合) 八王子経由の定期券は把握していないといわれた。人口減少と同時に、コロナにより地方へ分散もある。なぜ、八王子経由を把握していないのか？

(会社) 目的のひとつに生産性向上、社員数も減になるのでそれもみている。通過人数は把握しようがない。定期券は見ることは可能ではあるが。

(組合) コロナ後に回復した場合は元に戻すことはないのか？

(会社) 現時点では考えていない。今後、環境の変化があるので全て否定はしない。業務量を見て施策を打っているので回らないことはない。当然、状況はみていく。

(組合) 2023年には12両化もあり、レベルを下げてはいけない。八王子駅は乗降8万、乗り換え20万と言われてきた。アフターコロナも鑑みてみていく必要がある。

(会社) 実施後もしっかり見極めていく。全く、乗り換えを考えていない訳ではない。それで社員の配置などしている。施策の準備をしっかりしていきたい。

2. 八王子駅の輸送体制の現在員数・標準数と施策実施後の標準作業ダイヤと標準数を明らかにすること。

(会社回答) 業務運営に必要な要員は確保していく。

(組合) 現在と施策実施後の作業ダイヤを明らかにすること。

(会社) 現在ホーム助役1徹、輸送主任2徹、乗客1徹、信号2徹。施策実施後はホーム助役1徹、輸送1徹、信号2徹。

(組合) 標準作業ダイヤと標準数を明らかにすること。

(会社) 輸送主任2徹、信号2徹の4徹。標準数は13人。実施後は輸送1徹、信号2徹の3徹、標準数は10人。

(組合) 混雑が想定される日の増徹ダイヤなどは現場判断でいいのか？

(会社) 駅で活用するのは、現場判断もある。混み合う時などどうやって配置するのか。



申13号 八王子駅輸送体制の見直しに関する解明申し入れ 団体交渉を行いました。(2021年1月20日提出)その2

3. 業務内容の見直しとあるが、輸送職の業務内容について明らかにすること。

(会社回答) ホーム業務等の駅輸送業務等に従事するほか、安全の確保をベースとして、「駅」を変革する業務に従事していく。

(組合) 輸送職の業務内容は？

(会社) 立ち番一部時間帯、ホーム巡回、清掃、改札一部時間帯。

(組合) 改札に入る理由は？

(会社) 駅の変革、案内の場所が変わる。ホームから改札に変わる。営業とセットでの対応であり、一人になることはない。営業は精算、自改など機器の取り扱い。

(組合) 現在20名居るが、複雑化した精算など可能なのか？

(会社) いきなりできないので、信号に入らない輸送社員を対象に営トレで研修を行った。

(組合) 信号専門の社員は改札に入るのか？

(会社) 現時点ではない。輸送のダイヤに入る社員のみである。八王子の改札の案内を含めてスキルは高い。そのレベルにいきなりは無理である。

(組合) ライフサイクルによる異動した社員も改札に入るのか？

(会社) 対象である。

(組合) 改札に入る時間は？

(会社) 11:30～12:30、16:30～17:30。

(組合) 立ち番の時間を減らす理由は？

(会社) 12両の特急中間運転台の所にITVを設置、フードカバーの設置、画角の変更。

4. 輸送体制の見直しによって安全レベルとサービスレベルが向上する根拠を具体的に示すこと。

(会社回答) 引き続き、安全やサービス品質の維持・向上を図っていく考えである。なお、必要な設備は整備していく。

(組合) 安全・サービスレベルが向上する根拠を明らかにすること。

(会社) 設備を整えた。ホーム巡回を行なうことから臨機応変に対応できる。

(組合) どこに詰めることになるのか？

(会社) 信号、内勤が多くなると思われる。

(組合) 中央事務室はどういう扱いになるのか？

(会社) 融雪機のみ中央事務室で扱う。それ以外は全て信号・内勤に設備は移した。

(組合) 管理駅での人身事故時に八王子の体制が薄くなるが？

(会社) 異常時を想定した体制を敷くのは厳しい。今回の体制で可能だと考えている。

(組合) 立ち番不在につき乗務員から不安の声は？

(会社) 特段意見はない。不安はつきものであるが周知はしっかりおこなっている。



申13号 八王子駅輸送体制の見直しに関する説明申し入れ 団体交渉を行いました。(2021年1月20日提出)その3

5. 輸送体制の見直しの実施と、ライフサイクルの深度化施策との整合性について明らかにすること。

(会社回答) ライフサイクルの深度化によって、2020年4月1日時点で駅に在籍している組合員については、従前の取り扱いとなる。

(組合) 運輸のプロであるLC施策と今回の改札に入る体制見直しの整合性はどのようなのか？

(会社) 運輸のプロという考え方にかわりはない。

(組合) 安全の確保について、ホームでの立ち番より向上するのか？

(会社) 向上出来る。人がいるにこしたことはない。バランスを見ながら判断したい。

(組合) ライフサイクル第13陣以降は輸送職への供給がとまる。今後、どのように駅の輸送主任を育てていくのか？将来展望はあるのか？

(会社) テーマが大きく一地方の議論には馴染まない。

(組合) 現場での運転取扱業務が減っている。対応が遅れるなど弊害があるので、現場に技術・経験を集積していくべきである。

(会社) 輸送のレベルアップも行っていかなければいけない。頻度の少ない取り扱いもあるが、必要な所に必要な人を配置していく。

(組合) 現場に輸送の知識・経験をつけていくべきである。

(会社) 今後の変化ではあり得る。今後は社会環境の変化もあり、働き方の改革をこれまで以上に考えていかなければいけない。

(組合) 多様な経験、働き方を否定するものではないが、現在はライフサイクルという施策を担って駅にいる人もいる。社会変化に応じて変えるところもあるが、変えてはいけなところもあり、労使で確認した事柄を逸脱してはいけな。

(会社) 了解。

(組合) 3月から主任でない人が運転当務にはいることになるが、考えについては？

(会社) 55h研修終了者で運転適性を持っている方であれば主任職名でなくとも運転当務に入ることはありえる。

(組合) 係職でも可能なのか？また、その際の職名は営業でも問題ないのか？

(会社) 営業職名であっても、研修終了後で適正があればケースとしてはありえる。

**運転取扱の知識・経験・技術が必要とは言いつつ、
改札での業務を行なわせることは矛盾している！
信号担務ではない輸送職社員の将来像を議論し
あるべき駅の姿を全組合員で創りだそう！**