



ホームページ

2022.1.20  
No.098



Twitter

八地申  
第35号

### 「武蔵小金井駅輸送体制の見直しに関する申し入れ」 (2021年6月24日提出) 団体交渉を行いました **その①**

2021年4月28日に「2021年度営業関係施策について」提案を受け、武蔵小金井駅の輸送体制を信号1徹1日勤から1徹へと見直すことが支社から説明されました。今交渉では、施策実施の7月1日以降職場で発生している現状や輸送業務のあり方について議論しました。

#### 1. 輸送体制の見直しを行う根拠を明らかにすること。

(会社回答) 経営環境の急激な変化を踏まえ、柔軟な働き方などを実践するなど、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たものである。

#### 組合

4月28日の提案以降、作業ダイヤ等のように現場と体制の見直しを行ってきたのか明らかにすること。

システム改修等がない中での輸送体制の見直しは、効率化ありきの施策であり、武蔵小金井駅の輸送体制の変遷を示すこと。

#### 会社

**「効率化施策」であり「変革2027」における社員・家族の幸福には言及せず!**

作業ダイヤは示さず、こういう形ではどうですか?と現場に提案し、「できない」と言われたときは会社と現場で打ち合わせを行ってきた。

示せる内容はないが、これまでシステム改修はなく、**効率化施策と言われれば効率化施策である**。また、ATOS導入をによって、駅信号をなくすわけではない。

#### 2. 輸送体制の見直しを行って以降、被管理駅である東小金井駅へ速やかに駆けつけることのできる体制をとることができる根拠を明らかにすること。

(会社回答) 現行の体制で対応している。なお、施策実施後も状況を見極めている。

#### 5. 2015年4月2日東小金井駅の業務委託後、被管理駅である東小金井駅への武蔵小金井駅からの駆けつけの件数、及び成果と課題を明らかにすること。また、駆けつけた社員の当日の勤務体制について明らかにすること。

(会社回答) 一定数の駆け付け対応を行っている。

**実績を示すことを確認!**

施策実施以降の駆けつけ件数等のデータを示すこと。

データを示せないことで議論が成熟できず、会社の姿勢は、団体交渉に対して不誠実である。

7/1以降は一定数の対応はあるが、調べていないため、手元に示せるものがない。

申し入れ事項の把握はしていないが、駅総体で対応してもらっている。件数等は調べて後程示す。

#### 3. 信号の日勤が行なっている業務を明らかにすること。また、体制見直し後、信号日勤の業務をどのように行うのか明らかにすること。

(会社回答) 駅輸送業務等に従事している。なお、社員の意見等を参考にしつつ、引き続き、より良い作業ダイヤとなるよう検討を行っていく。

**現場で働く社員の意見とかけ離れた実態が明らかに!**

駅輸送業務等について示すこと。

効率化施策の成果を示す場合は人件費の削減であり、7/1以降の超過勤務の増減を示すこと。

超過勤務の理由等は、分析が必要である。

入換作業、入出区データ入力、着座、ホーム巡回等である。

超過勤務は示せないが、超過勤務ができるような作業ダイヤではない。現場から回せるとの意見もあり、**異常時でも交代8徹体制で問題ない**。

会社としても必要と認識し、分析している。

**その②へ**



# Hachioji MAIL NEWS

輸送サービス労組 八王子地本  
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI



ホームページ

2022.1.20  
No.099



Twitter

八地申  
第35号

## 「武蔵小金井駅輸送体制の見直しに関する申し入れ」 (2021年6月24日提出) 団体交渉を行いました **その②**

4. 輸送体制の見直しを行うことでどのように武蔵小金井駅の安全レベル・サービスレベルが向上するのか明らかにすること。

(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。

8. 3月13日、14日に発生した雷害による輸送障害時にビジネス推進部駅業務課運転指導グループが駆け付け対応を行ったが、駅だけで対応できるような「異常時に強い」体制を構築すること。

(会社回答)異常時等が発生した際は、支社総体で対応することとなる。

### 組合

異常時の駅・指令・支社の役割を明確にすること。

武蔵小金井駅の輸送体制の見直しは、異常時を想定して検討するべきであり、「異常時に強い体制」を構築すること。

### 会社

駅は初動対応、支社は駅のフォロー、指令は線区全体を見ることである。

事象発生時、初動対応は駅が行うことになり体制は今まで通り整っている。異常時を想定した体制であり対応できる体制は整えられている。

### 確認

今回の施策実施は異常時に想定した、初動対応ができる体制である。駅は初動対応を担い、支社は駅のフォローを行う。

6. 被管理駅への速やかな駆けつけ体制を確保するために信号業務は現行通り1徹1日勤体制とすること。

(会社回答)現行の体制で対応している。なお、施策実施後も状況を見極めている。

これまでの駆けつけは日勤者が対応していることが多く、泊り勤務者が行っていない現実があるため、1徹1日勤を維持すべきである。

実績が示されず、対応可能とする根拠が明確にならない。検証したうえで、体制を変更すべきである。

駆けつけの対応の実績は持ち合わせていないが、現行の体制で対応は可能である。

実績については記録をとっているかとっていないかわからない。回体制については、回答の通りであるが、状況によっては、変更もあり得る。

### 確認

今後の状況によっては、体制を変えることもある。

### 対立

実際に対応した実績はないが、信号1徹、輸送主任2徹で速やかな駆けつけ対応は可能である。

利用者が減少し、輸送混乱が発生しない安定した運行が続く中でも異常時を想定した体制を構築されているのか、現場で検証しよう！

**その③** ^



# Hachioji MAIL NEWS

輸送サービス労組 八王子地本  
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI



ホームページ

2022.1.20  
No.100



Twitter

八地申  
第35号

## 「武蔵小金井駅輸送体制の見直しに関する申し入れ」 (2021年6月24日提出) 団体交渉を行いました **その③**

7. 鉄道の安全を守るため、駅の特情を熟知した駅輸送のプロが信号業務を取り扱うこと。また新たに信号業務を担う社員に対して十分な教育・訓練体制を確立すること。  
(会社回答)引き続き、必要な教育は行っていく。

### 組合

1徹体制では、同じ経験が出来ず、異常時の空気感等を教育することができない。技術・経験を教育できる体制を作るべきである。

駅固有の特殊な事情は現場でしか学べないが、支社としてどのように特情を教育するのか示すこと。社員の意見が集約されず、**教育が現場丸投げ**である。

### 会社

Teamsなどを使って教育を行っており、武蔵小金井駅では信号が独自で勉強会を行っている。

知識がなければ扱えないため、職場における普段のコミュニケーションから学んでほしい。

現場の意見は、研修の際に記入してもらおう**研修シート**が一番伝わりやすく、研修シートを活用してほしい。

9. 輸送体制の見直し後、安全・サービスレベルの維持・向上において重大な問題が発生した場合、再度体制を見直すこと。

(会社回答)現行の体制で対応している。なお、施策実施後も状況を見極めている。

今施策は、効率化施策であり、体制を見直す**根拠も明確にならない**ままでの施策の歪みは職場に現れる。あつてはならないことであるが、重大な問題が発生し、安全レベル・サービスレベルが低下した場合は、体制を見直すべきである。

労働組合として、1徹1日勤体制が最も良いという主張をするつもりもなく、検証したうえで更なる要員を必要だと主張することもあり得る。

現行1徹1日勤に戻す考えはない。また、状況を見極めて更に減らすこともあり得ると考える。

組合の主張は承るが、そのことと体制見直しは別である。

今交渉で示せなかった駆けつけの実績は、別途示すが、会社は1徹体制で対応が可能という主張である。

### 対立

**1徹1日勤の体制に戻ることもなく、再度の縮小もあり得る！**

## 現場で働く皆さんに訴えます！

会社は、今後の体制に対し「状況によって体制を変えることもある」と回答する一方で、「1徹1日勤に戻ることもなく、再度縮小もあり得る」と回答しています。また、効率化(1日勤削減)の根拠に対して、7月1日以降の超過勤務の増減の実績や、これまで東小金井駅への駆けつけた件数及びその内容については「持ち合わせがないため回答できない」「データがあるかないかもわからない」「調べていない」との回答と繰り返し、曖昧なままです。

今、営業統括センターの社員説明が始まっていますが、「検討中」「決まり次第お知らせする」など曖昧な施策になっていませんか？

**不安な点は輸送サービス労組までぜひご意見をください！**