

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.14

No.144



2025年2月28日申し入れ 3月14日団体交渉開催

その1

八地申
第23号

中央快速線等グリーン車サービス導入へ向け安全で 不安なく業務ができる環境の確保を求める申し入れ

1. 神田駅の中央線上下ホームと御茶ノ水駅の中央線上りホームにおける乗降終了表示を省略すると訓練で周知されたが、その根拠を具体的に示すこと。

回答：ITVの整備により車掌の視認性が確保され、車掌の確認のみでドア閉扉が可能となったため、乗降終了表示を省略することとした。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 乗降終了表示を省略出来る根拠は？● 現場の立ち合いはどのような条件で、誰が立ち会ったのか？● このタイミングで行う理由は？● 立番の役割は？● 御茶ノ水駅上り1～3号車は旅客流動によって見づらく、危険性がある。● 今まで目視と立番で乗降扱いしていたものが、全て車掌一人で確認する事に対し、不安の声が多くあがっている。	<ul style="list-style-type: none">▶ 解像度が向上したITVを設置した事により「鉄道に関する技術上の基準を定める省令第100条」の条件をクリアした設備となったため。▶ 試使用の際、立川・豊田の指導員または指導副長が現場に立ち合い、大丈夫と判断した。▶ 12両編成に統一されるため。▶ 車掌が見えない範囲を補完する事と、ホーム上の安全確保と案内のため。省令第100条の条件を満たすために立哨している。▶ 滞留で見づらい事はあるが、乗降のフェーズを確認して発車させられる。設備上見づらい、とかではない。▶ 車両側の挟まり検知を向上させる等必要な設備は整えており、総合的に勘案し問題ない。今までの乗務経験で補完していただく。ワーキングや指導から意見を聞いているが、不安の声は認識していない。

対立

現場の声と支社の認識が、何故ここまで乖離してしまうのか！？

2. 神田駅のホーム体制見直しの提案、御茶ノ水駅の乗降終了表示の省略が訓練で周知されたが、ホーム上の安全確保が困難であることから、引き続き神田駅と御茶ノ水駅に立番を配置すること。

回答：ITVの整備により車掌の視認性が確保され、車掌の確認のみでドア閉扉が可能となったため、乗降終了表示を省略することとした。なお、引き続き、現行の安全が維持できると考えている。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 今までは立番が必要だったから立哨させていたと思うが、何故省略させる事になったのか？● 御茶ノ水駅上りは緩行線側に引き続き立哨するとの事だが、混雑等により出発させられないと判断した際に乗降終了表示を受ける事は可能なのか？● 立番がいなくなり旅客に注意喚起が出来なくなる事で安全性は低下しないか？	<ul style="list-style-type: none">▶ 設備が整い、ITVで確認する事が出来るようになった。啓発活動によって他駅と条件は変わらず、安全レベルは下がらない。▶ 接続に関して放送で要請があるが、乗降終了表示は出ない。安全が担保出来ないと判断した際は「故障の取扱い」に準じた取扱いになる。▶ 立番がいなくなる事でリスクが上がるとは考えていない。ホームドアの整備も進めていく。

確認

その2へ続く

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.14

No.145



2025年2月28日申し入れ 3月14日団体交渉開催

その2

八地申
第23号

中央快速線等グリーン車サービス導入へ向け安全で 不安なく業務ができる環境の確保を求める申し入れ

3. グリーン券不使用時の取り扱いについてPOSを持つ区所と持たない区所で対応方に違いが出ていることから統一した周知・教育をすること。

回答：必要な教育はしている。なお、グリーン券不使用時の取り扱いにかかわらず、営業関係の取り扱いについては、定められた営業制度やPOSの有無等を勘案し、取り扱いを指導している。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">グリーンアテンダント不在時に車掌が不使用証の発行方法を指導されている区があるが、車掌がグリーン車の状況を確認する事は出来ないのでは？同じ中央線でも区所によって取扱いが違ふとトラブルになるのでは？	<ul style="list-style-type: none">不使用証は、グリーン車が使用出来ない事実が確認出来なければ発行は出来ない。勘違いなど、誤購入の際等に発行する。E電区とM電区という、区所ごとの特情の差がある。フローに従い対応してもらう。

4. グリーンアテンダントを全区間・全列車乗務とし、グリーン車における質の高いサービス提供に努めること。

回答：グリーンアテンダントについては、株式会社 JR 東日本サービスクリエイションに業務委託しており、運営体制は、グループ会社において決定することとなる。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">グリーン券を事前購入していない旅客が先に座っていて、事前購入してきた旅客が座れない事象などが想定されるが、グリーンアテンダントが乗務しない区間があって良いのか？「グリーン車サービス」の定義とは？全列車・全区間乗務させるべきでは？	<ul style="list-style-type: none">業務操配についてはサービスクリエイションに委託している。お客さまには事前購入の懇恊を行っている。着席サービス、車内販売、快適空間の提供。既存線区でのご利用状況を見て総合的に判断している。

対立

5. E233系12両編成が走行する区間にある分岐器の制限解除目標については、速度超過防止と安全確保に向けて12両編成に対応したものを設置すること。

回答：現地点では、12両対応の制限解除目標の整備予定はない。

対立

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">12両の制限解除目標を設置しない理由は？10両解除目標で勘違いする恐れもある。安全上、設置するべきだ。	<ul style="list-style-type: none">設置する定めはないため。運転士にとって、速度を守る事は原則。ただ、現行ある10両解除目標の撤去も決まっていなく「残しても良い」の声もある。ヒューマンエラーを想定し設置するという規程上の理由はなく、12両用は現地点では設置する考えはない。10両用不要設備のスリム化をどうするかは、首都圏本部と調整していく。

省令や規程をクリアしていれば問題ない、という会社の姿勢
「想定外」は想定しないのか！？

その3へ続く

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.14

No.146



2025年2月28日申し入れ 3月14日団体交渉開催

その3

八地申
第23号

中央快速線等グリーン車サービス導入へ向け安全で 不安なく業務ができる環境の確保を求める申し入れ

6. 異常時等における迅速かつ的確な対応と質の高いサービス提供に向けた一致協力した社員間の連携体制確保のため、グリーンアテンダントが乗務していることを乗務員が知ることが出来る環境を整えること。

回答：グリーンアテンダントについては、株式会社 JR 東日本サービスクリエーションに業務委託しており、運営体制は、グループ会社において決定することとなる。なお、異常時等においては、引き続き、安全の確保のために、職責をこえて関係者間で一致協力して対応していく。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● グリーンアテンダントが乗務しているのかどうか、車掌が知らなくても良い根拠は？● 既存線区と違い、中央快速線は本数が多くトラブルも多い。車内秩序維持のために連絡を密にする必要がある。	<ul style="list-style-type: none">▶ 必要な時に連絡が取れるため。既存線区でも同じ取扱いで、不都合はない。▶ 今の設備・乗務体制で対応出来る。業務委託している事は限定的であり、乗務員・駅社員で対応していくので問題はない。

7. 折り返し駅で実施されるグリーン車の清掃方法及び車掌・グリーンアテンダント・アクセスそれぞれが行う業務を明確にすること。

回答：折り返し駅での車内清掃等は、株式会社 JR 東日本環境アクセスに業務委託をしており、ゴミの収集等必要な清掃を行う。また、グリーンアテンダントが行う業務は車内改札、車内補充券の発行、お客さまへのご案内等を行う。なお、乗務員は、執務基準や行路票等に則り業務執行することが基本である。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 清掃作業終了を車掌に知らせる装置が未だに設置されていないが、時期等は決まっているのか？● それまではどのように連絡体制を取るのか？● 作業中にもかかわらずドアを閉扉した際、取扱い誤りとされ乗務を降ろされるのでは、という不安の声がある。● 以前、汚物による臭いでグリーン車締切扱いとなった事象があったが、絨毯のためおがくずを撒けない中で対策はしたのか？	<ul style="list-style-type: none">▶ 装置は中央線の特情を鑑み設置するが、メーカーと詰めた結果間に合わず、使用開始時期は未定。必須の設備ではないが、折り返し時にフルスペックで清掃するには必要な設備。▶ アクセス社員と駅社員が IP 無線でやり取りしている。立番のいる駅は乗降終了表示を見て発車し、立番のいない駅は信号・時刻で発車する。▶ 手を振るなどアクセス社員が明らかに異常を示している際は再教育となるだろうが、指導どおりに行っていれば取扱い誤りとはならない。▶ アクセスのプロジェクト会議で共有し、強力な消臭剤を使用する対策を立てた。

確認

グリーン車サービス導入という大きな変化点であるが

準備が万全でないため現場社員への負担が増し、見切り発車感が否めない！

安全第一で快適なサービス提供実現に向け、全ての仲間と声をあげよう！！