



JTSU-E
八地申第2号

「2020年3月ダイヤ改正等」 についての申し入れ

2月18日提出!

安全・サービスレベルが向上し、健康・ゆとり・働きがある
施策を実現するため、11項目を申し入れしました!

申し入れ項目

1. 「2019年3月ダイヤ改正」から「2020年3月ダイヤ改正」についての変更点を明らかにし、変更に至った経過及び根拠を示すこと。
2. 中央線B速、特快E速、特快D速を廃止し、慢性遅延の解消を図ること。
3. 新宿～中野間の線路動揺が激しいことから、安全運行をするために運転時分を30秒増加すること。
4. 立川駅、豊田駅での乗り継ぎ交代の時間を確保するため、全ての列車を2ポツとすること。
5. 安全運転を行うため、行先地での乗務の中断時間（睡眠）を着着6時間以上確保すること。
6. 健康経営を目指す上で、社員の食事時間の確保は焦眉の課題であるため、行先地での食事を目的とした乗務の中断時間を各10分拡大すること。
7. 仕事と育児・介護の両立が図られる環境と体制を職場実態に合わせて確保すること。
8. 中央快速線等の車内トイレ使用開始台については、全編成に車内トイレが設置完了し、社員周知や訓練を実施するまで使用を延期すること。
9. 新着席サービスの1年間の検証結果を明らかにすること。また、券売機の徒列により、事前購入ができず車内料金で収受せざるを得ない状況やトラブル防止のため、駅ホーム上の指定席券売機を増設すること。
10. インバウンド対策として、外国語の教育やポケットクの使用等、社員への教育だけではなく、外国人旅客の案内に特化した係員を配置すること。
11. 中央線終日快速運転により、工事に関する作業時間が減少するため、リフレッシュ工事を行い、安心して作業が出来る環境を確保すること。

**JTSU-E八王子地本は精力的に団体交渉を行います！
職場に山積する問題の解決に向け、声をあげていきましょう！！**



「安全第一・健康第一」で「安心・ゆとり・働き甲斐」のある
風通しの良い健全な職場を全組合員で創造しよう！





申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」に ついての申し入れ 第1回目交渉を行う！

その1

1. 「2019年3月ダイヤ改正」から「2020年3月ダイヤ改正」についての変更点を明らかにし、変更に至った経過及び根拠を示すこと。

《会社回答》

ダイヤ改正は、お客さまにより良い輸送サービスを提供できるよう、ご利用状況に合わせて、ダイヤの見直しを行っているものである。

**交渉の前段で、会社回答が不誠実であることを通告！
会社は「回答は充分であり、議論で深める」と主張！**

確認

今後は、会社回答提出前に、「認識を合わせていく努力」を労使双方が行うことを確認し、第1回交渉に入りました。

主な議論

峡東3駅通過に対し、
お客さまの声はあったのか？
今回、峡東3駅に停車するのは
何故か？
組合
昨年
の
ダイヤ
改正
につ
いて
見通
しが
甘か
った
の
で
は
な
い
か

会社
お客さまからの声はあったが、
速達性を優先した。
1年間検証した結果、利用状況・
収益を見た中で判断した。
時代、社員・地域・お客さまの
声を聞いて判断した。

確認

2019年のダイヤ改正について地域に説明したが、「停車してほしい」という声はなかった。今後のダイヤ改正については、社員・地域・お客さまの声を聞いて、時代・ニーズに合わせて行っていく。

申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」に ついての申し入れ 第1回目交渉を行う！

その2

主な議論

緩急分離について、異常時等で
緩行線に入る事はあるのか

組合

回送扱いであっても緩行線を運
転することはないのか

会社

入る事はない。御茶ノ水や三鷹
で折り返すことはなくはない
中央のE233が緩行線を走ること
はない。

確認

緩急分離をすることで、今後は中央線E233は緩行線を走らない
施策に必要な訓練は実施していく

主な議論

標準数変更の根拠は何か？
そもそも標準数とは何か？

組合

現場では年休が取れず、休勤が
頻発するなど、支社と認識に乖
離がある！

会社

業務量の見直しを行った結果
業務を回すための目安
これだけいなければならないと
いうものはない
多少下回っても、行路に穴は開
かない

確認

年間の業務量から総合的に判断して標準数は算出している
標準数の算出方法は示せないが、変更はない

利益優先で傲慢な経営姿勢は認められない！

地域と共に、鉄道事業の在り方と、

あるべき輸送サービスについて検証しよう！

“安全第一・健康第一、で”安心・ゆとり・働き甲斐”のある

風通しの良い健全な職場を全組合員で創造しよう！



申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」についての申し入れ 第2回目交渉を行う！ その1

2. 中央線B速、特快E速、特快D速を廃止し、慢性遅延の解消を図ること。

《会社回答》

列車の運転時分については、車両性能や地上設備を踏まえ、必要な運転時分を確保しており、変更する予定はない。

ダイヤの設定に無理がある！
回復運転は厳しい！
どうにか定時で走らせている
精神的負担が大きいため見直すべき

組合

会社

単独で遅延はしていない。
最高速を出さないと回復は難しい
単独で遅延が認められない以上
変える必要がない。
速度超過しないよう気をつけて
いることは承知している。

確認

遅延がいいという認識ではない。
今後も、ダイヤ改正について労使で議論していく。

3. 新宿-中野間の線路動揺が激しいことから、安全運行をするために
運転時分を30秒増加すること。

《会社回答》

列車の運転時分については、車両性能や地上設備を踏まえ、必要な運転時分を確保しており、変更する予定はない。

声を出しても会社が何もしない
ので、声を上げなくなっている。
会社として対応すべき！
早急な点検を行うべきだ！

組合

会社

規定値に収まっている
動揺しているという申告はない
横揺れがあるという認識はある
規定値内だからいい、という
認識ではない

確認

以前は年4回計測車での点検、今は4日に1回の添乗点検。
乗務員の苦労は理解した。設備に伝え、協議していく



申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」についての申し入れ 第2回目交渉を行う！ その2

4. 立川駅、豊田駅での乗り継ぎ交代の時間を確保するため、全ての列車を2ポツとすること。

《会社回答》

現状で対応されたい。なお、現時点で変更する予定はない。

乗り継ぎ時間は停車時分に含まれるのか
30秒で引き継ぎと乗降扱いはできない！
遅れを取り戻そうと不安全行動に繋がる恐れがある

組合

会社

引き継ぎと乗降扱いを合わせて30秒で出来る
2ポツにするとタチ-タオ間の輸送力を確保できない
現行の時間でおさまっている負担をかけていることは理解する余力があれば、つけていく。

確認

全てを2ポツにすると輸送力は確保できないが、主張を受け止め、改善できるところは改善していきたい

5. 安全運転を行うため、行先地での乗務の中断時間(睡眠)を着着6時間以上確保すること。

《会社回答》

行路作成にあたっては、乗務割交番作成規程等に則り取り扱っている。

制度は最低限である。
拘束時間は伸び、睡眠時間は減り続けている
中断の時間は長くすべきだ！
社員の健康管理は会社の責任だ

組合

会社

いたずらに減らしていない
下回ってはいけない
制度内で少しでも長く睡眠をとれるようにしている

確認

乗務労働をしていればよいとは思っていない。
団体交渉も含めて、声を聞いて少しでも長く睡眠時間をとれるようにする



申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」についての申し入れ 第2回目交渉を行う！ その3

6. 健康経営を目指す上で、社員の食事時間の確保は焦眉の課題であるため、行先地での食事を目的とした乗務の中断時間を各10分拡大すること

《会社回答》

行路作成にあたっては、乗務割交番作成規程等に則り取り扱っている。

食事時間は45分では短い
中断の時間は少しでも長くすべき
実際に45分取れない行路もある
次の乗務に備えるための時間であり、食事
だけとればよいというわけではない

組合

会社

一定程度拡大できた
立川が短いという声は把握している
食事の準備で苦勞をかけている
45分で十分という認識ではない

確認

45分が最低であって、改善する努力はしていく
中断時間は食事だけではない。準備のために改善していく

7. 仕事と育児・介護の両立が図られる環境と体制を
職場実態に合わせて確保すること。

《会社回答》

これまでに一定数の社員が育児・介護勤務を利用しており、制度の定着および環境の熟成が進んでいると考える。

育児・介護を優先して働ける環境を
労使でつくるべき
育児・介護勤務制度を活用する社員
に休勤・居流しが指定されている
本人が納得した上で勤務を決めるべき

組合

会社

現行でいいという認識にはない。
重きを置くのは育児・介護。
本人ができないといっている中、
指定するならあり得ない。
本人の納得が必要である。

確認

現行でいいというわけではない。
社員が育児・介護勤務制度を活用できる環境を整えていく。
社員のプライベートと業務が両立するよう、
希望が叶うように取り組んでいく。



申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」についての申し入れ 第3回目交渉を行う！ その1

8. 中央快速線等の車内トイレ使用開始については、全編成に車内トイレが設置完了し、社員周知や訓練を実施するまで使用を延期すること。

《会社回答》

車内トイレについては、設置が完了した編成から順次使用を開始する。なお、社員周知及び必要な訓練は実施していく。

なぜこのタイミングなのか？
何編成設置が完了したのか？

どの編成がトイレがついているのか社員は案内できない。
実際に扱う社員は机上訓練では不安。現車訓練をすべき。
駅は「扱わない」としか言われていない。車内点検は
どうするのか？

組合

会社

あるのに使えないというお客さまからの声があった。
58編成中6編成完了した。
20年度に更に10～12編成運用予定。
わからない、という回答も仕方ない。

現車訓練は考えていない。

営業については取扱いはないが、関係職場には再度周知する。

確認

あるのに使えない、というお客さまの声を解消していく。
現場が不安であることはよくはない。方法は考えていく。

9. 新着席サービスの1年間の検証結果を明らかにすること。
また、券売機の徒列により、事前購入ができず車内料金で收受せざるを得ない状況やトラブル防止のため、駅ホーム上の指定席券売機を増設すること。

《会社回答》

掲示物の掲出や放送等を継続的に行うことにより、「新たな着席サービス」の浸透を図ってきており、9割以上のお客さまが事前に座席指定を受けてご利用されている。

9割の根拠は何か
事前購入証明書の発行実績は
トラブルの実績は把握しているのか
車内料金券の発行枚数は
職場から意見はあがっているのか
サービス向上のためMVを増設すべき

組合

会社

指定席に座った旅客の9割は事前購入データはとっていない
なくなっているとは思っていない。
把握はしていない
具体的には知らない。数は多くない
費用の問題があるので、

確認

販売状況の情報共有などジョイタブを活用し、会社が行う。
システム改修などで必要な教育はOJTを含め検討していく



申 2 号 「2020年3月ダイヤ改正等」についての申し入れ 第3回目交渉を行う！ その2

10. インバウンド対策として、外国語の教育やポケットークの使用時、社員への教育だけでなく、外国人旅客の案内に特化した係員を配置すること。

《会社回答》

ポケットークや案内掲示等だけでなく、社員自らがすすんで外国語を学べる機会を提供すること等により、お客さまサービスの向上に努めていく。

企業として、外国人旅客の対応にとりくむべき
個々の努力でまかなうことではない
外国人対応に特化した社員を配置すべき

組合

社員個人のレベルの底上げは企業としてやるべき

会社

自治体とも協力して、会社として取り組んでいく
個々頼りになることはない。教育の場は提供する
考えていない。タブレット、ポケットークを含め
機器を駆使して対応していく

企業として、社員のスキルアップ、機械の提供、案内サイン、自動放送、資料などを行っている。
会社としてやれることはやっていく

確認

限りある人的資源をどのように活用していくのか、
企業として社員個々に任せるのではなく、企業の責任として取り組む

11. 中央線終日快速運転により、工事に関する作業時間が減少するため、リフレッシュ工事を行い、安心して作業が出来る環境を確保すること。

《会社回答》

線路閉鎖により作業時間について当該区間の工事及び検査に影響は生じない

作業時間はどれくらい減るのか

安全に作業を行うことができるのか
作業時間の確保と安全性の確保の観点から
日中帯のリフレッシュ工事をすべき。

組合

会社

御茶ノ水-新宿の上りは120分。
三鷹-中野間も120分減る。
実作業時間は3時間確保できる
3時間確保できれば、これまで通りの作業ができる
リフレッシュ工事は必要ない

確認

安全を確保するためには、電車を止めて作業すべき
作業員の健康管理を考えて工事を行っていく

**現場で働く社員が負担にならないように労使が議論することを確認！
職場から全組合員で議論し、働きやすい職場環境を実現しよう！**

“安全第一・健康第一”で“安心・ゆとり・働き甲斐”のある

風通しの良い健全な職場を全組合員で創造しよう！