

2022年12月16日にプレスリリース、同年12月23日に労働組合への提案・社員周知というスケジュールで「2023年3月ダイヤ改正」施策の内容が示されました。具体的には、「お客さまのご利用状況にあわせて優等列車の運転区間変更や、朝夕通勤時間帯の混雑平準化に向けた列車設定の他、中央線・青梅線や青梅線・五日市線の直通運転増等、中央快速線等へのグリーン車サービスの導入に向けて各線区の輸送体系の大幅見直しを行う」という内容と同時に、「変革2027」の実現に向けて、青梅線青梅～奥多摩間で中編成ワンマン運転の実施、甲府統括センターの設置、業務のさらなる融合と連携に向けた「その他時間」を行路内の一部時間に設定すること等が提案されました。

この「2023年3月ダイヤ改正」施策実施により社員の働き方が大きく変化する中で、今後もJR東日本が提供する鉄道事業が公共交通機関としての役割を果たし続ける為には、現場で働く社員が安全で安心して働ける労働環境を労使議論により確保していくことが必要不可欠です。

したがって、下記の通り申し入れますので、会社の真摯な回答を要請します。

【申し入れ項目】

1. 「お客さまのご利用状況にあわせて朝通勤時間帯や優等列車を含めた輸送体系の見直し・輸送力の適正化を行う」という目的で実施した2022年3月ダイヤ改正の評価を明らかにすること。また、同ダイヤ改正における課題を明らかにすること。
2. 企画業務等については、乗務員の行路における業務のさらなる融合と連携に向けた「その他時間」において実施するのではなく現行通り変形等の勤務認証をして実施すること。
3. 中央快速線におけるD速及びE速及び中央快速線・青梅線のB速の運転時分を遅延防止によるお客さまの利便性・サービスレベル向上とお客さまの乗降時における安全性向上、運転時分確保による乗務員の労働環境改善の為に余裕ある時分に見直すこと。
4. 新型コロナウイルス流行前の2018年度の年末年始と2022年度の年末年始の中央線特急のご利用状況を列車・区間別に明らかにすること。また、2018年度と2022年度の年末年始のご利用状況の比較を行い、現状に対する会社の評価と今後の予想を明らかにすること。



5. 中央線特急の混雑緩和による車内環境の向上の為に、特に混雑が著しい富士回遊号を3両編成から5両編成とし、別列車として運転する等の輸送体系の見直しを行うこと。また、同様に混雑が著しいあずさ号については9両編成から12両編成とする輸送体系の見直しを行うこと。
6. 中央線特急と料金体系の異なる成田エクスプレス号における中央線特急との誤乗防止の観点から夜間帯に運転されている八王子行の成田エクスプレス号について新宿駅発車番線を中央線特急ホームの9・10番線から5・6番線へ変更すること。また、新宿駅発車番線を9・10番線に変更した理由を具体的に明らかにすること。
7. 青梅線青梅～奥多摩間のワンマン化による輸送体系変更に伴う、土曜・休日等に中央線から青梅・五日市線方面へお出掛けされるお客さまの利便性・サービスレベル低下を防止する為に、ホリデー快速おくたま・あきがわの運行形態を現行のままとすること。
8. 青梅線青梅～奥多摩間のワンマン化による輸送体系変更に伴う、通勤時間帯にご利用されるお客さまの利便性・サービスレベル低下を防止する為に、青梅線奥多摩・御嶽方面から立川・東京方面へ直通する列車の運行体系を現状維持とすること。
9. 上長の指示で管理者が一般社員の業務を行うことや一般社員が管理者の業務を行う場合があると提案されたが、具体的な業務内容や頻度、対象となる社員を職場毎に明らかにすること。
10. サービスマネージャーが行っていた業務内容と今後どの社員がどのように同業務を行うのかを明らかにすること。また、サービスマネージャーを担っていた社員の今後の運用について明らかにすること。

**公共交通機関としての責務を果たし続けるためには
安全で安心して働ける労働環境が必須だ！**