



2025年2月26日開催

八地申
第14号

団体交渉

「2025年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ

その1

1. 「2024年3月ダイヤ改正」における成果と課題を具体的に明らかにすること。

回答: 2024年3月ダイヤ改正では、お客さまのご利用状況等を考慮した輸送体系の見直しを行った。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">ダイヤ改正を行う意義ではなく、今回のダイヤ改正の成果と課題を聞いている。どう評価しているのか。課題については。富士回遊号を増発した効果は。大月駅での乗換のタイミングが両方向重なって滞留して乗り換えできなかつたり、下りの富士回遊号では、大月駅社員・車掌も様々な工夫をしているが対応しきれず、逆方向のかいじ号に誤乗したりする等、様々な事象が発生している。大月駅からの声は把握しているのか。コロナ禍や保守工事・12両化工事の間合い時間確保のため、終電繰り上げも以前されたが、どう評価しているか。今後のダイヤではどうなるのか。211系の分割・併合作業を乗務員だけでやるようになったが、列車分離や連結失敗等により列車遅延が相次いでおり、分割・併合する運転士からも不安な声絶えない。不安解消のために元に戻す考えはないのか。今回、平日の夕方通勤・通学時間帯の五日市線直通列車がさらに増えるが、聞いている声や判断に至った根拠は何か。青梅方面行きも増やすことはできないのか。	<ul style="list-style-type: none">富士回遊号の1往復増発、八王子着発の成田エクスプレス号の廃止、日中帯の大月直通の快速電車の5往復増発を行ったが、会社が概ね想定した通りのご利用状況となり、混雑緩和等の成果がある。課題は、お客さまが住む地域や乗る路線・駅によっても異なり、一概には言えない。増発した列車も連日満席だ。乗換なく直通して行けるようになったことで、利便性向上や料金収入の成果につながった。大月駅ではインバウンドのお客さまが増加し、ホーム上の案内掲示や多言語放送等を行い、少しずつ改善してきている。しかし、鉄道に不慣れなインバウンドのお客さまが多いので、引き続き丁寧な放送を随時行っていたり、目に見える形の案内をしていく。グリーン車導入工事は順調に推移している。一部は終電の繰り上げによる成果もあると考えている。コロナ禍から1年経つが、終電時間帯のご利用はそんなに回復しておらず、終電時間を元に戻す考えは今のところない。様々な事象が発生していることは認識しているが、乗務員には正しい手順通りに基本動作をしっかりと行って対応してもらっている。マニュアルを見る等して対応してもらっており、会社としては現状で対応出来ているという認識だ。設備や体制変更を行う考えはない。需要があるのも一つだが、夕方の立川駅下りホームの混雑緩和が目的だ。車両があれば青梅行きも設定したいが、東京方面との直通需要もあり難しい。今ある車両で引き続き利便性の高いダイヤを検討していく。

その2につづく



八地申
第14号

団体交渉

「2025年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ

その2

2. 通勤時間帯において、予め指定席特急券を購入する際に座席を確保でき、確実に着席できるサービスを提供してきた「特急はちおうじ・おうめ号」を廃止すると提案されたが、廃止すると判断した根拠を具体的に明らかにすること。また、着席サービスへの要望が多いからこそ同列車をご利用されるお客さまが多かったことに鑑み、ダイヤ改正後も引き続き同列車を運転し、確実な着席サービスへの提供に努めること。

回答：中央快速線等へのグリーン車サービス導入による新たな着席サービスを開始することから、特急「はちおうじ・おうめ」による着席サービスは取り止める。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● グリーン車導入で座席の提供数は増えるが、確実に着席できる保証がない。特急はちおうじ・おうめ号は全車指定席で、通勤時間帯に確実に着席できるニーズがあり、設定していたにも関わらず、廃止とする理由は何か。● 今回、はちおうじ4号のスジで平日の早朝に臨時のかいじ70号を設定した理由は。連日満席であるはちおうじ4号には着席保障という需要があるからなのか。● グリーン車を指定席にすることは考えていないのか。● グリーン車の座席確保を目的とした折り返し乗車等が増加し、不正乗車の対策は具体的に考えているのか。	<ul style="list-style-type: none">➤ 確かにお客さまが着席保証を求めているのは事実で、他の鉄道会社の有料着席サービスを見ても指定席で運行しているのが実態だ。一方、今回導入するグリーン車は自由席で、確かに着席保証はないが、それを大きく勝るほどの運行本数があり、むしろお客さまが乗る列車の選択肢が増える。特急が通過していた駅からも乗車可能で、柔軟性が増す。➤ まず需要が見込めることも一つある。今回のグリーン車導入に併せて、特急列車の運用を大きく見直し、はちおうじ・おうめ号で使っていた車両を夕方・夜間の東京始発のあずさ・かいじ号や平日朝のかいじ70号につなげ、これまで近距離でご利用頂いていた特急列車を本来の使命である都市間輸送に戻し、山梨のお客さまの利便性向上を図った。➤ 制度やシステム上の問題があり、他線区の普通列車グリーン車も自由席になっている。指定席にするとすると、列車ごとに番号を付与する必要が出てきて、高頻度で運行している中央快速線では難しい。自由席の方がお客さまにとってもメリットがある。➤ 新しい対策は特にはない。引き続きポスター周知や放送等で注意喚起していく。基本的に折り返し駅では車内清掃が入るので、お客さまには降車していただく。

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.05

No.124



八地申
第14号

団体交渉

「2025年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ

その3

3. 現在、立川統括センターの車掌が乗務している「むさしの号」及び運転士が乗務している中央線高尾～大月間の担当区所が変更になると提案されたが、その根拠を具体的に明らかにすること。また、特急はちおうじ・おうめ号の廃止により乗務機会が減る E353 系を担当可能な乗務員の知識・技術の維持・向上をどのように行うのかについて、具体的に明らかにすること。

回答：首都圏エリアのライン管理の趣旨に基づき、効率性と働きやすさを勘案し、担当区所の変更を行うものである。なお、必要な教育・訓練は実施していく。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● むさしの号の担当を立川車掌区にしていた理由は。● 運転士の高尾～大月間については。なぜ、このタイミングでの変更なのか。● 臨時列車の乗務で POS 端末を持つ可能性が今後もある立川の車掌の技術の維持・向上はどうしていくのか。	<ul style="list-style-type: none">➢ 当時さいたま車掌区はしもうさ号を担当し、それぞれの担当を東西で分けていた。今回は効率性を考え、むさしの号の担当も武蔵野統括センターとした。➢ 立川統括センター運転士の作業が青梅～奥多摩間ワンマン化・今回の E353 系おうめ号廃止により変化するため、担当線区の振分けを見直し・整理した。➢ 立川統括センターにある POS は徐々になくす方向で考えているが、臨時列車の担当がある内は、会社として指導をメインに必要な教育をしていく。

4. インバウンドを含む旺盛な観光旅行需要の高まりにより多くのお客様にご利用いただいている特急列車において「お客さまへのご案内等の車内サービス提供」に車掌が苦慮していることから「車掌の負担軽減による働きがいの向上」と「停車駅の乗降扱いを落ち着いて安全・確実に行うことができる環境確保」に向けて、松本～甲府間の各駅に止まる特急列車と通勤時間帯を中心とした特にご利用の多い特急列車での車掌二人乗務区間の拡大を行うこと。

回答：新たな着席サービスが定着し、車掌の車内巡回・改札業務が変化したことから乗務体制の見直しを行っているものであり、一人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。なお、引き続き、お客さまのご利用状況等は把握していく考えである。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">● 特急で車掌が巡回できなかった車両数の報告は把握しているのか。遺失物の車内捜索も一人乗務でできないのはサービス低下では。● 乗換時間が僅少で特急券のないまま旅客が特急に乗り換えすることも多い。システムが向上しても、接客は時間がかかるのもので、車掌を2人乗りにすべきだ。	<ul style="list-style-type: none">➢ 未巡回車両は会社としては把握している。遺失物は途中駅での駅員の点検も可能で、直ちにサービス低下につながるものではない。➢ 現場の車掌は苦勞しつつも、工夫して対応して乗務して頂いているので、引き続きお願いしたい。設備の要求の話もあるが、現段階新たな設備・システムを導入する考えはない。

対立

安全・サービス・働きがいは、これで本当に保てるのか？
輸送サービス労組は声をあげ続けます！