

No.67
2019
12/19



はちおうじ

JR東労組
八王子地本
八王子地本
ホームページ
「東労組八王子」で検索



八地申第4号

12月6日開催

立川駅輸送体制の見直しに関する説明申し入れ **その1**

単なるシステム化では安全・サービスは向上しない

第1項 駅輸送体制の見直しとする目的と根拠を具体的に示すこと

組合の主張

青梅線ATOS化し、拝島CTCセンターから東京総合指令室へ移管して、成果とは具体的に何か？

線閉・夜間作業は楽になったというが、中央線・青梅線の運行管理（異常時等）が変化しての課題は本当にないのか？

ATOS化して2年だが、2年間体制見直しをしなかった根拠は何か？

立川駅信号取扱所等のレイアウト変更等を実施することにより、より効率的な業務運営が可能となる根拠は？

会社の回答・主張

システム化であるため、人に頼ってきたものを変えてきたのは良くなっている。ATOS化でより作業環境は良くなっている。

当初は様々な意見があった。不慣れな事もあり遅れが増えてしまったこともあった。今は克服してきている。

立川駅は輸送の拠点として会社もみている。より良い作業環境をつくっていくこととしている。スケジュール的に整ったので提案している。

信号所と内勤に壁があり、取り除くことによって連携がやり易くなる。仕事の環境を整えることも必要だった。ATOS化ということが非常に大きい。

第2項 信号の業務内容を明らかにし、施策実施後の業務内容及び要員数を具体的に示すこと

信号の要員数は？業務内容は？

業務内容の変更はない。標準数としては輸送が1減。

ATOS化されて、具体的に立川駅信号担当が担っている業務は会社としてどのように認識しているのか？

モニター監視、異常時の入換データ入力、駅構内への情報提供、中央線下りと青梅線の接続・延発・上げ下げが合った場合の立ち番への情報提供。

信号担当はどのような能力・知識が必要だと考えているのか？信号担当は急遽判断に迫られる場面があるが、経験・知識が必要だと思うが、会社としてどのように考えているのか？

輸送に関する知識、必要な教育を受けた人、駅はチームワークで働く、就業規則上業務改善。知識・経験によって判断することはある。

人事・賃金制度として変更はあるのか？

特に変更はない。

第3項 信号担当が2徹から1徹1日勤となった場合、

安全とサービスレベルが向上する根拠を具体的に示すこと

社員の意見交換会は具体的にどのようにやっているのか？またどういった意見が出されているのか？不安な声はないのか？作業ダイヤは提示しているのか？

駅長・管理者・主務等で3回行ってきている。また**様々な場で意見交換をしてきている。1回は1時間～1時間30分程度。建設的な意見が出ている。どの時間にどの社員を配置するのか等の意見が出されている。案段階で3回意見交換において提示して、意見を聞いて改善している。**

輸送担当が信号に入る時間は？一人で信号の業務をしている時間は？

案の段階で1徹5時間、時間帯は昼から午後以降。一人の時間は2～3時間で検討している。

組合員は不安だらけである。安全第一の施策を創り上げよう！

輸送が信号を行うことによって信号ができる人が3名になる。輸送が信号を担うことによって、輸送のレベルは上がる。