



2月22日 東地中第51号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【東京車掌区】団体交渉を行う! その①

1. 東京車掌区の標準数を明らかにすること。

回答: 現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえ、現業機関における業務量については、年間を通した平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当りの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

組 合

- 標準数では示さないのか?
- 波動はいつの時点の数値を見て検討したのか?
- 波動の数がわかりづらいため、この示し方は認められない!

会 社

- 提案箇所体制で示すものとする。
- 毎年ごとに精査して反映するもの。
2019年度のものを使用している。
- 主張は受け止める。

2. 東京車掌区の車掌における、乗務員の業務等の見直しの変更点及び乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更点について、以下の通り明らかにすること。

(1) 徒歩時間 ①各駅の詰所から乗継箇所 ②各本区から乗継箇所(準備・整理)

回答: 安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行うものである。なお、必要な労働時間は確保していく考えである。

3. 東京車掌区担当線区における、2022年3月ダイヤ改正における主な変更点及び想定している効果について明らかにすること。

回答: 安全・安定輸送を確保することを前提に、新型車両の追加投入、優等列車の停車駅や運転時刻の見直しなどを行い、快適性と利便性を図る。

- 特急湘南号が大崎駅に停車する理由は何か。
- 東海道線の運転行路の準備時間が減っている理由は何か。
- 発行機を持たなくなる判断は何か。
- 2組交番で踊り子・湘南号を乗務することになった理由は?
- 運行図表は配布するのか?
- N'EX(成田~成田空港間)の車掌省略が今までできなかった理由は何か?

- 湘南新宿ラインの一定数の乗降があり、需要があるため。
- 発行機を携帯しなくなるため。
- Suica導入で車内発行が減少している。色々検討した結果、省略の判断となった。
- 同じ線区を幅広く、乗務できるようにするため。モチベーション向上のため。
- 新ダイヤはデータ化で進めている。
- できない理由はなかった。長年の慣例で出来ていなかった。

➤ **その②へつづく**

2月22日 東地申第51号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【東京車掌区】団体交渉を行う! その②

4. ダイヤ改正以降の東京車掌区の乗務範囲を明らかにすること。

回答:現時点で、乗務線区を変更する考えはない。

- 新宿～大宮間の定期列車で乗務が出来なくなるが、臨時列車では乗務するのか？
- 臨時列車では乗務することになるため、対応してほしい。必要な教育、訓練は行っていく。

5. 特急「踊り子」「湘南」の乗務体制を明らかにすること。なお、全列車複数乗務とすること。また、新たに停車する大崎駅ホームに指定席券売機を整備すること。

回答:現時点において、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、新たに停車する大崎駅ホームの指定席券売機については現行設備で対応可能と考えている。

- 湘南号上り14両編成を一人で乗務できる根拠は何か？
- 湘南号で編成両数を変更した列車はあるのか？
- 臨時化される湘南17号の担当区所は？
- 現行の3065Mと3068Mの担当区所は？
- 大崎駅に湘南号が停車するが、現行設備で対応可能な理由は何か？
- 今後の動向は引き続き見てほしい。
- ① 業務量調査 ② 新着席サービスの浸透 ③ 車内業務量の変化 ④ 東京車掌区の特急日報、以上の4点を総合的に勘案して判断した。
- 湘南11号と10号が14両編成から9両編成に変更した。
- 国府津運輸区が担当する。
- 東京車掌区で考えている。
- チケットレス化、モバイル化を推進している。セルフ購入比率が高く、ホーム上に券売機がなくても大丈夫と判断した。
- 主張は承った。

6. サンライズ号改札担当行路において、改5031M以降の乗務列車を設定しないこと。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

- 異常時含めて改札担当を剥がすことのないようにすることを確認したい。
- アメニティグッズの盗難が発生しているが、支社として問題意識と対策はあるか？
- 引き続き、あと列車を乗務するような行路設定をしないことを強く求める!
- 考えに変わりはない。やみくもに剥がすことのないようにする。
- 少なからず発生しているが、思っているほどではない。特別な対策は考えていない。
- 主張は承った。

2月22日 東地申第51号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【東京車掌区】団体交渉を行う! その③

7. N' EX行路において新宿泊行路を設定した理由を明らかにすること。また、必要な教育を実施すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

- 泊地は代々木乗泊か?それとも新宿運輸区か?
- 乗泊についての教育を行うことを求める。
- 八王子行き N' EX に乗務の際、新宿駅は9・10番線に入る。教育はどうするのか?
- 指定通路も動画で撮影して周知するのか?
- 新宿駅9・10番線に停目はあるのか?
- 代々木乗泊で進めている。
- 3月の定例訓練で動画を使用して行う。
- どの辺りに止まるのか、写真撮影している。今後、周知していく。
- 車掌区と確認する。
- 必要なものは整備していく。

8. N' EXの日中帯における千葉駅停車とする理由とその効果を明らかにすること。なお、千葉駅停車となる列車は複数乗務とすること。また、千葉駅8・9番線に車掌用停止位置目標、停止位置限界及び指定席券売機を整備すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

- 千葉駅のホーム上にMVを設置するのか?
- 千葉駅は着発線変更があり得るが、必要な停目は整備するのか?
- 一人で東京～千葉間を12両見ることは難しい。支社の考えは?
- MVを設置する考えはない。
- 7～10番線に入る可能性があるため、停目については整備していく考えである。
- 2月の訓練で行った正対改札で対応してほしい。千葉発車後、成田空港までに、一巡できると考えている。

9. 横須賀線行路における大船運輸区泊を設定した理由を明らかにすること。また、必要な教育を実施すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

- 大船泊まりができた理由は?
- 2組が担当となれば、再度、動画でも教育をしてもらいたい。
- 横浜支社と調整し、機会があったため、大船泊まりを設定した。
- まだ、どちらの組に入るかは決まっていない。現場と調整していく。



2月22日 東地申第51号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【東京車掌区】団体交渉を行う! その④

10. 以下の行路について、行路毎の乗務キロの平準化とゆとりある業務を推進する観点から、次の通り差し替えること。

(1) 東海道線(平日) (2) 東海道線(休日) (3) 横須賀線 (4) N'EX 行路(平日・休日共通)

※ 詳細は、申し入れ情報(TOKYO MAIL NEWS No.201)をご参照ください!

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成している。

➤ 検討できるか?それともできないか?

➤ 乗務キロを無視したわけではない。睡眠や行先地を考慮して行路を作成している。

➤ 東海道線(平日)④、⑤は調整している。

➤ その他は全てではないが、近いものになっている。

【設備】 1. 国府津運輸区及び熱海運輸区の寢室について、線路側の部屋に騒音対策を行なうこと。

2. 小田原駅乗泊の防音対策を行うこと。

回答:現状で対応されたい。

➤ 国府津・熱海運輸区の線路側と通路側の寢室をひっくり返すことはできるのか?

➤ 小田原駅乗泊は、予備部屋がある。部屋をずらすことで対応できないのか?

➤ 決定権は運輸区にある。意見を伝えることはできる。二重サッシの対策はしている。

➤ 意見は伝える。自区の部屋を入れ替えることは職場でできる。

3. 営業カバンの導入の経緯、目的を明らかにすること。また、乗務員の意見に基づき、運用方法については実態に則したものとすること。

回答:引き続き、公金の確実な管理を行うために継続して使用していく。

➤ 導入の経緯は何か?

➤ 試行段階から改良された点はあるか?

➤ 職場の声で把握していることはあるのか?

➤ 現段階で今後の改良予定はあるのか?

➤ 「選択肢」を持たせる余地はあるのか?

➤ 数々の営業事故があり、公金と私金の区別を行うための一番の目的である。

➤ ポケットの奥に入らないようにしてきた。また、かばんの構造を変更してきている。

➤ 小銭入れの端の改良について声が多いと聞いている。

➤ マチの部分が確認する際に破れてしまうため、改良を検討している。

➤ 導入目的から希望の人だけにとはならない。

主張 現場では使いづらいという意見が多く出ている!見直す時期ではないのか!
職場の意見を取り入れながら、使う人が使いたいと思う物にするべきだ!