



2月19日開催 東地申第42号

# 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その1

## 【相互運用】

1. 担当業務間の相互運用に関して中央総武緩行線、中野電車区における計画を示すこと。

【回答】:社員の運用については、就業規則に則り取り扱うこととなる。

◆中野電車区における相互運用の考え方を示すこと。

◆中野車掌区への兼務発令などもないのか。

組合

◆現段階で示せるものはない。就業規則に明記されている。また、中野電車区は運転区として独立しているため、現段階では課題がある。

◆そのようなことは想定していない。基本的には運輸区職場での検討となる。

会社

## 【新規養成】

1. 東京支社での乗務員養成区及び養成配置人数を明らかにすること。

【回答】:必要な要員は確保していく考えである。

◆中野電車区における養成人数を明らかにすること。

◆中野電車区以外で兼務の養成区を明らかにすること。

◆今後も中野電車区は養成区としてこれだけの人数が配置されるのか。

◆現場では泊地の手配や勤務調整、特殊勤務、教導の新規教育など逼迫している。またロッカーも足りない状態だ。前夜出勤も希望者ができない状況になる。今回の見習いの配置人数は、現場の状態から考えれば到底受け入れられない。支社のマネジメントの問題である。

◆ライフサイクル復帰者の線見もある。来年からは検討していただきたい。

組合

◆中野電車区では兼務も含め32名が配置されている。

◆兼務での養成箇所はATS-P線区である東京電車区・我孫子運輸区である。これまでの養成区であった綾瀬運輸区はATOがダイヤ改正以降導入される。また大田運輸区はTASCの導入拡大となった。

◆今後については周りの状況を見ながら検討していく。

◆養成人数は大幅に増えている。支社としても現場に出向き問題を把握している。意見は当然あると思っている。運転士の養成計画は計画的に行っていく。

◆意見としては受け止める。

会社



2月19日開催 東地申第42号

## 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その2

2. 新規養成者に対し、御茶ノ水駅場面で異常時を想定した入換訓練を行うこと。

【回答】:必要な教育・訓練は実施していく。

◆昨年同様、21 回生の御茶ノ水の特殊作業  
(入換作業)の訓練を行うこと。

組合

会社

◆現場からの要望があれば支社としても答え  
ていく考えである。

### 【行路】

1. 短時間行路において育児・介護勤務A勤務者の利用しやすいように、111～114行路は10時以降の  
出勤とし、退勤時刻を16時までと設定すること。

【回答】:短時間行路については、線区ごとの輸送体系や箇所の実態に応じて設定している。

◆現在の利用状況は把握しているのか。  
◆夕方の利用状況についてはどうか。  
◆育児介護者からは 111 行路8:04分出勤  
は希望していない。私たちの声が届いていな  
い。コミュニケーションも取れていると感じな  
い。  
◆短時間行路の設定数はどのように決めて  
いるのか明らかにすること。  
◆育児介護勤務者は家族の協力も受けなが  
ら業務をしている。申 25 号でも議論をして  
いるが、事情により乗務できない場合もあ  
る。その場合は育児介護予備を指定し年休を  
強制しないこと。

組合

会社

◆把握している。また来年度に復職される方  
も含めて把握している。  
◆当務主務や指導担当が乗務をしている。  
◆昨年 10 月にヒヤリングを行い短時間行路  
の設定数を決めている。現場長も聞してい  
る。  
◆指導担当、当務主務、兼務社員、育児介護  
者の人数を把握し設定している。  
◆家族に協力して頂いていることは理解して  
いる。言われているように、競合した場合は  
他の行路か育児介護予備を指定する。年休の  
強制はしない。

**競合時においても、年休の強制等はしないことを改めて確認**

2月19日開催 東地申第42号

## 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その3

2. 短時間行路の乗務については、育児・介護A勤務者及び育児・介護B勤務者(深夜業免除)、指導担当、当務主務、支社兼務者を基本とし、乗務を行う際には業務が逼迫しないように必要以上の短時間行路を設定しないこと。

【回答】:短時間行路については、線区ごとの輸送体系や箇所の実態に応じて設定している。

◆指導担当や当務主務などの業務内容を把握して設定すること。

◆指導担当はジョブローテーション異動により大きく入れ替わっている。指導 10 名体制で経験 2 年以下が 6 名もいる。見習いや新規教導、新規指導担当の教育等、とても乗務できる状態になく、添乗件数も減っている。短時間行路に乗務する該当者の現状からすれば、朝の 111 行路は必要性を感じない。変更していただきたい。

◆乗務できる人がいなければ本線運転士が乗務となるため、年休の入りづらい環境が作られる。

組合

◆業務が逼迫する時期もある。できるときに乗務をしていただきたい。

◆現実の話は受け止めるが今回は必要な短時間行路として設定している。現場での調整をしていただき、前段でも述べたが乗務できるときに乗務をしていただきたい。

会社

◆現場からの意見は受け止める。

3. 休日の泊行路について、出勤時刻を行路順とすること。

【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。

◆平日、休日の出勤時間を平準化できないのか。

組合

会社

◆平日ダイヤ、休日ダイヤで組んでいく。難しいところはあるが、途中の行路を組み替え対応していくことで現場と調整している。

4. 食事を目的とする乗務の中断時間を出区・入区時間と同一の時間に設定しないこと。

【回答】:乗務割交番規程に基づき行路を作成している。

◆今回、設定している行路はあるのか。

◆行先地での時間は確保されているのか。

組合

会社

◆3 行路・61 行路・87 行路である。

◆行先地の時間は確保している。



2月19日開催 東地申第42号

## 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その4

5. 休日87行路において食事を目的とした乗務の中断と睡眠を目的とした乗務の中断を同一としないこと。

【回答】:乗務割交番規程に基づき行路を作成している。

◆今回のダイヤ改正で設定しているものはあるのか。

組合会社

◆今ダイヤ改正では設定していない。

6. 乗務距離を平準化すること。

【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。

◆平日 55 行路の平準化を行うこと。

◆あまりにも乗務キロの差が大きい。提案前に調整をして示すべきである。

組合会社

◆乗務割交番規程上問題はない。三鷹～中野間の折り返しもあるので設定は難しい。現在、区所とも調整している。

◆指摘は受け止める。

7. 中野駅及び津田沼駅での入出区の際の取り扱いについて全て明らかにすること。また、千葉支社、八王子支社間および関係する現場間で変更した内容を全て示すこと。

【回答】:中野駅及び津田沼駅での入出区の取り扱いに変更はない。また、必要な周知は行っていく考えである。

◆2019 年ダイヤ改正では、休日 13 行路において、津田沼駅収容線経由の習志野運輸区入区で行先地時間が設定されなかった。

また 2020 年ダイヤ改正では、東西線車両の赤出区ができないのに、三鷹車両センターでの赤出区の設定があった。今ダイヤ改正では発生していないのか。

組合

会社

◆二件の事象は把握している。そのようなことがないように、習志野運輸区入区後に余裕時分をつけていく考えである。

また、三鷹車両センターからの出区設定誤りについても、関係個所間の連絡を密にして対応している。

2月19日開催 東地申第42号

## 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その5

### 【設備】

1. 折り返し設備のある駅の乗務員室付近にトイレを設置すること。設置できない場合の理由と根拠を明らかにすること。

- ①三鷹駅1・2番線の東京方
- ②中野駅1・2番線の高尾方
- ③中野駅3・4番線詰所の新設

【回答】：現時点で中野駅1・2番線高尾方、3・4番線詰所にトイレの設置する計画はない。また、三鷹駅1・2番線東京方にトイレを設置する計画はないと聞いている。

◆検証交渉でも議論してきたが、乗務員勤務制度の見直し以降、乗務距離が伸びている。トイレなどの整備は重要となる。引き続き検討してほしい。

◆メトロの乗務員休憩所キーロックが変更になったが現場は知らない。支社として確認すること。

組合

◆貴側からの主張は認識している。今後も関係者に伝えていく。

◆確認して現場に伝えていく。

会社

2. 担当線区内での設備変更は東京支社を通じて速やかに関係乗務員に周知するとともに、関係乗務員への周知が完了してから変更を行うこと。

【回答】：引き続き、必要な社員周知は行っていく。

◆中央・総武緩行線は八王子支社・千葉支社にまたがる線区である。これまで千葉支社ではホームドア設置に伴う柵の取り付けや、グリーンベルトの改良が行われてきたが、中野電車区には事後連絡となり、本線乗務員への周知が遅れている。

検証交渉でも議論したが、改善が見られない。また中野電車区内では、0番線の停止位置が突然変更されている。

組合

◆支社間で連絡は密に行っている。検証交渉以降も話をし続けており、改善に向けて取り組んでいる。

また、中野電車区における0番線の停止位置変更は、東京支社としても検討していかなければならない。

会社

【設備】第2項のやりとりは次ページへ続く！



2月19日開催 東地申第42号

# 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その6

## 【設備】第2項やりとりの続き

◆2468Bにおいて、御茶ノ水駅折り返し場面での車内清掃が全くできない状態が昨年から続いている。支社としての考えを明らかにすること。

◆1年が経過したが、支社から対策は何ら示されていない。御茶ノ水駅での車内清掃をどのようにするのか明らかにすること。乗務員に清掃をさせることは、制度上も安全上においても認められない。現場での話し合いをすること。

組合

◆お客さまに快適なサービスを提供することは共通の課題である。

◆現在も検討中である。現場とも話しながら調整していく。

会社

3. 中野駅の改良工事のスケジュールを明らかにすること。

【回答】:必要な周知は行っていく考えである。

◆乗務員基地再編成の当初計画において、中野電車区は 2021 年に再編される予定であった。今後のスケジュールが決まり次第説明すること。

組合

◆わかり次第社員に対して説明をしていく考えである。

会社

4. 中央総武緩行線及び東京メトロ東西線の車両の修繕を確実に実施すること。また、修繕が遅れている理由については定期的に現場に情報を提供すること。

【回答】:車両修繕については、これまでと同様に迅速に対応していく考えである。

◆故障、修繕対応中の貼紙が掲出されているものがあまりにも多い。現状を把握しているのか。

組合

◆現状は部品の開発から設定している。

会社



2月19日開催 東地申第42号

## 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【中野電車区】団体交渉を行う！ その7

### 以下、第5項・第7項は同時議論

5. 水道橋駅A線および秋葉原駅B線の停止位置目標が出発信号機および第2閉そく信号機に近く、停止現示の際にATS-Pのブレーキ動作が発生しやすいため、出発信号機および第2閉そく信号機もしくは停止位置目標を移設すること。

【回答】：現状で対応されたい。

7. 今後導入が予定されているホームドアの使用開始時期のスケジュール及び、整備を進めている駅を具体的に示すこと。

【回答】：ホームドアの設置は、お客さまのご利用状況等に合わせて設置を進めていく考えである。

◆今後、ホームドアが導入される。特急列車入り込み等の閉そくで停止現示の際、TASCブレーキだとパターンにあたる可能性が高い。検討するべきである。

組合  
会社

◆問題意識は持ち合わせている。  
現在検討中である。

6. 西船橋～船橋間A線第9閉そく信号機および、船橋～西船橋間B線第3場内信号機の確認距離が僅少のため中継信号機を設置すること。

【回答】：中継信号機の設置計画はないと聞いている。

◆乗務員からの声として、改善を求める。

組合  
会社

◆千葉支社からは問題として上がっていない。

安全・ゆとり・働きがいのある  
労働環境をつくり出すため、  
職場から声を上げつづけよう！