



11月25日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

東地申第19号

【丸の内車掌区】団体交渉を行う!(その1)

1. 蘇我運輸区京葉派出所からホームへ出場する際の折り返し時間の内訳を明らかにし、必要な時間を確保すること。

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た。なお、必要な労働時間は確保している。

(組合)蘇我運輸区京葉派出所からの折り返し時間は13分になっているが、点呼と徒歩時分を差引くと乗務員室に乗り込んでから発車まで準備する時間がほとんどない。現状を把握すること。

(会社)実際に足を運んで検証もしたが、時間は足りている。また信号機もあることも把握をしておりその時間も加味し今回の見直しとなっている。

2. 明けの行路における輸送安全の観点から、京葉線泊まり行路の睡眠を目的とした乗務の中断は着発6時間以上を確保すること。また、丸の内車掌区泊行路を京葉 B3 (旧東京電車区)泊とすること。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。また、丸の内車掌区間内改修工事期間中については、東京駅京葉線地下3階の乗務員休養室を使用することとなる。

(組合)睡眠時間拡大はこれまでも求めてきている。寝室場所を変えることで拡大が可能であり検討すること。

(会社)今回は工事の目途が付き変更を行った。これまで時間がかかっていたことは理解している。基本的な考えとして、本区の方は本区泊まりと考えている。

3. 継続乗務は生理現象などを考慮して、以下の乗務列車に折り返し時分の余裕を持たせること。

①平平・平休4行路(1920Y~2220Y)

②平平・平休6行路(2123Y~2323Y)

③休休・休平6行路(1817A~2017A)

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成をしている。なお、必要な折り返し時分は確保している。

(組合)すべての行路が継続乗務のS字行路となっている、トイレの時間などを考慮した改善を行うこと。

(会社)現場との調整も行い、S字行路の方が良いという意見が多かった。

(組合)我々はそのような声は聞いていない。蘇我運輸区との行路移管などを行い、改善すること。

(会社)今後はライン管理となるが現時点では変更は考えていない。

4. 平日32行路、休日34行路の拘束時間・乗務キロ・乗務時間ともに他の行路よりも長く、他の行路との差が大きいため、労働時間の平準化を図ること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

(組合)拘束時間が長いのは良いことではない。

(会社)やみくもに拘束時間を拡大する考えはない。

5. 平日の南浦和時刻18時台の下り列車は混雑が激しく遅延が常態化しており、特に1769E・1753Eは積み残しが発生するほど混雑が激しいため、増発や列車間隔を調整すること。

回答:列車ダイヤの設定は、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮し作成している。

(組合)同じ行き先が続くことによってホーム上に旅客が滞留している。お客さまから苦情は上がっていない。

(会社)コロナウィルス感染拡大により、お客さま自体が混雑する列車を見極めて乗車していると考えている。

6. 武蔵浦和駅の朝通勤時間帯は上りホーム先頭車付近が大変混雑するため駅員を配置し安全を確保すること。

回答:他支社の体制については、関係箇所に伝えていく。

(組合)朝通勤時間帯の乗り換えのお客さまでドアを閉めづらい状態が続いている。事故が発生する前に早急に改善を行うこと。

(会社)貴側の主張は受け止め、大宮支社には伝えていく。



11月25日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ
東地申第19号

【丸の内車掌区】団体交渉を行う!(その2)

7. 在宅休養時間確保の観点から、出勤日当日に自宅から出退勤できる昼間帯に乗務する日勤行路を増やすこと。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成をしている。

(組合)日勤行路が少ない。前夜出勤が常態化している。

(会社)主張は受け止めるが、お客さまのご利用実態や列車設定によるもので改善は難しい。

7. 新人車掌の養成、安全安定輸送確保の観点から、行路数の増および現在丸の内車掌区が宿泊していない箇所に宿泊する行路を設定すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成をしている。

(組合)在来線に特化した職場となり、異常時などで泊地変更なども発生する。対応力拡大の為に、泊地の拡大を検討すること。

(会社)泊地の拡大は検討していない。また異常時での泊地変更も現状で対応できると考えている。

【設備】

1. 二俣新町駅2番線・新座駅上下線はホーム先頭車付近には屋根がないため夜間はホーム上が暗く確認しづらいため改善すること。

回答:現時点で二俣新町駅2番線及び新座駅上下線のホーム先頭車付近に屋根と照明を設置する計画はないと聞いている。

(組合)夜間はモニターで確認をしているが暗く旅客の乗降が把握しづらい。早急に改善を求める。

(会社)現場の状況は把握している。優先順位もあるが今後も関係箇所には伝えていく。

2. 新小平駅設備について、以下の改善を図ること。

① 上りホームの視認性向上のため照明の増設とITVを車掌寄りに移設すること。

② 上下ホームともに駅社員の放送、発車ベルともに聞きづらいため、車掌位置付近にスピーカーを設置すること。

回答:現時点で新小平駅のホームの照明、ITV、スピーカーについては、増設および移設する計画はないと聞いている。

(組合)夜間はホーム全体が暗くITV設置位置箇所も遠いため視認性が悪い。駅からの放送も聞き取りづらい。

(会社)問題は把握しているが地域からのクレームもあり現状は難しいが今後も関係箇所には伝えていく。

3. 東京駅の乗務員用トイレを増設すること。また、折返し設備のある駅についてはトイレを整備すること。

回答:東京駅の乗務員用トイレを増設する計画はない。また、折返し設備のある駅に乗務員用のトイレを新たに整備する計画はないと聞いている。

(組合)東京駅京葉B3の乗務員トイレは利用頻度が高くトイレ待ちが多く発生している。また武蔵野線は西船橋～府中本町間のホーム上にトイレが一つもない。新たにトイレを設置できる箇所を検討すること。

(会社)主張は受け止める。

4. 武蔵野線の車両に車外スピーカーを整備すること。また整備が完了するまではワイヤレスマイクを行路数分用意し携行できるようにすること。

回答:現時点において、車外スピーカーを整備する計画はないと聞いている。なお、現状の設備で対応可能と考えている。

(組合)ワイヤレスマイクを減らすのに、車外スピーカーが設置されない。

(会社)ワイヤレススピーカーの増設は検討していない。車内放送などで対応可能と考えている。

在来線に特化した職場となり、具体的な課題が明らかになった!

課題解決には、職場からの声が非常に重要だ!