



2月18日 東地申第36号

その①

安全・安定輸送の確保と働きやすさの向上を目指した 「乗務員の業務等の見直しについて」の実施を求める申し入れ

1. 早目出場の見直しによる支社としての課題を明らかにすること。

回答:安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図っていく考えである。

組 合

- 東京支社としての課題は何か。また変更した理由は何か。
- 乗継や折返し時には安全・安定輸送を確保するために確認作業をしている。
- サービス労働は認められない。会社として確認作業を1分2分と時間を付け、作業指示を明確にするべきである。今交渉での議論を具申すること。
- 車掌の訓練において「ダイヤ改正以降に乗継交代時に列車到着時、列車の状態を確認することとし、パンタグラフや異音確認など必要な教育を行っていくと指導している」これは作業指示か明らかにすること。
- 現場から問題という声が上がっているのか。
- 本社の資料では「早目出場の見直し」のポイントでは「3分前出場の本質は乗務に遅れないように余裕を持つことです。」と書かれているが本質とは何か明らかにすること。
- 3分前出場は遅れを出さないことは当然ではあるが、それ以外にもホーム上の安全や人身事故などの未然防止の役割を含めており、極めて安全作業が含まれている。

会 社

- 課題は持たない。3分前出場の見直しについては、国鉄時代からあるもので明確なものはない。大雨・大雪の時に3分前出場が必要かなど総合的に判断し、3分前出場の見直しを行った。今後は時間に余裕を持って出場してもらうこととする。
- 出場番線や異音の確認はこれからも変わるものではない。
- 貴側の主張は受け止め本社にも伝えていく。
- 余裕を持って出場してもらい、可能な限りお願いしている。労働時間としては徒歩時分に含まれている。
- 現場からの声は一つも上がっていない。
- 本社資料にあるように理解をしている。3分前出場の根拠が明確ではない。
- その点については、余裕を持って出場するという考えに含まれている。



2月18日 東地申第36号

安全・安定輸送の確保と働きやすさの向上を目指した **その②** 「乗務員の業務等の見直しについて」の実施を求める申し入れ

>> 1項の続き

- 過去にパンタグラフが破損した事象があったが、モニター上では反映しなかった。だからこそ目視が必要である。
- 運転士・車掌作業標準には具体的に3分前と記載されているが、今後変更を行うのか明らかにすること。
- ダイヤ改正まで1ヵ月を切っている中で、決まっていないのであれば延期すべきであり、本会社に具申すること。

- 全てがモニターで反映できるとは考えていない。折返し時や出区点検で確認している。
- 必要な時間は確保されており労働時間として付与している。標準集の3分明記は削除されるが、現在本社で調整している。
- 本社にも伝える。

施策の進め方があまりにも乱雑であり認めることはできない！

2. 入区点検の見直しによる支社としての課題を明らかにすること。

回答:安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図っていく考えである。

- 入区点検の見直しによる支社としての課題を明らかにすること。
- 変更点について具体的に説明をすること。
- 在姿確認を行ってきた経緯を明らかにすること。
- これまで算出していた在姿確認の時間を明らかにすること。

- 安全・安定輸送を確保しつつ働きやすさの向上を図っていく考えである。
- 入区点検にある在姿確認は走ってきた電車や折返し時、出区点検時には確認できたが、国鉄時代の車両に比べて現在の車両は性能向上によりモニター等で今までより把握できるようになったため見直しをした。
- 国鉄時代の古い車両は、運転台では異常確認が出来なかった。そのため、入区点検を行っていた。
- モデル時間で準備時間・整理時間に含まれていることであり、示していない。折り返し時間など作業の必要な時間として確保はしている。



2月18日 東地申第36号

安全・安定輸送の確保と働きやすさの向上を目指した 「乗務員の業務等の見直しについて」の実施を求める申し入れ その③

>> 2項の続き

- 現在の車両で在姿確認を行わなくても発見できる事象について明らかにすること。
- 在姿確認の必要性はモニター上で発見できない内容が未だに多くあることである。例えば窓ガラスの破損、いたずら書き、つり革の紛失、消火器のピン紛失、さらには床下の漏気音など在姿確認をすることで早急な修繕が行えていた。作業として残すべきである。

- 故障発生など車両に問題が出ればモニター上に出ることから見直しとした。
- 本会社に伝えていく。

3. 「2022年3月ダイヤ改正等」において、乗務員の準備時間・整理時間・徒歩時分は実測に即し、ゆとりある時分を確保すること。

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を行うものである。なお、必要な時間は確保していく考えである。

- 実測については現場を交えて行ったのか。
- 大幅に変わった箇所を示すこと。
- 今後、見直しを行っていく場合は検証を含め行うこと。

- 現場の計画助役を集めて議論してきた。
- 品川電留の入出区、入れ換えに関わる時間などである。
- 区所と意見を交わしながら進めていく考えである。

4. 支社管内で点呼箇所と休養室間の移動時間を労働時間として扱っている箇所をすべて明らかにすること。また取扱い変更における支社としての考え方を明らかにすること。

回答: ダイヤ改正以降は、原則として、労務提供が行われるまでの移動時間は労働時間として取り扱わないこととする。

- 東京支社管内で点呼箇所と休養室間が離れている場所を明らかにすること。
- 新たに出来る所は。
- 乗務員基地再編成により、新たな基地も出来る。今後は建屋内に休養室を確保すること。

- 新宿運輸区本区から代々木乗務員宿泊所である。現在、東京支社は泊まっていない。
- 工事で変化はあるが個別で対応していく。
- 条件もあるが、出来るだけ同じ建屋内で建築していく考えである。



2月18日 東地申第36号

安全・安定輸送の確保と働きやすさの向上を目指した

その④

「乗務員の業務等の見直しについて」の実施を求める申し入れ

5. 現在、中央総武緩行線、京浜東北根岸線、常磐緩行線で行われている「運転士による出区電車のドア扱い等」の試行についてにおいてこれまで現場から挙げられている問題点と列車の遅れ件数などすべて明らかにすること。また、今後、計画されている他線区での想定される問題点も明らかにすること。なお、問題点が解消されない場合は「運転士による始発列車のドア扱い等」の実施を延期すること。

回答:始発列車の運転士によるドア開扉の試行については、概ね順調に推移しており、予定どおりダイヤ改正以降実施していく考えである。なお、引き続き状況は把握していく。

- 順調に推移していると言うが、遅れの件数と問題点を明らかにすること。
- これまでの試行からダイヤ改正に向けた対策を明らかにすること。
- 職場で境界からの入信の時間など遅れの検証データを取っている。支社は把握しているのか明らかにすること。
- 津田沼駅でのエンド交換中に発車時間になりドアが閉まったり、ブザー試験も行わず発車をするなど事象が数多く現れている。このような状況でダイヤ改正後も続けるのか明らかにすること。
- 発車時間になるとブザー試験もなく、ドアが閉まったりする。こんな状況ではダイヤ改正以降に実施できない。
- M 電区でも青出区において、運転士の出区電車のドア扱いをやる・やらないが発生しており統一性が無い。水戸支社の社員は半自動ドアを扱うが上野運転区では指定の駅しか扱わないとなっていて、サービスが均等ではない。
- 課題が解決出来ないなら延期をすること。また、本社に統一して行うように具申すること。

- 何分とは言えないが、職場からの遅れは集約している。毎日遅れが発生している訳では無い。原因に先行列車の遅れもある。
- これが完璧だとは思っていない。据え付け時間を早めるべきとの意見も聞いている。
- 各月、トライアルでの遅れが出ていて把握はしているが、ドア扱いによるものは分けるのは困難である。
- 津田沼の事情は千葉支社にも聞いているが、全ては改善できない。開通時間を早められないか検討している。
- 今段階では、予定通り進めていく考えである。
- 現状については支社として受け止めたい。現在も各支社と調整を行いダイヤ改正実施は変わらない。貴側の主張は受け止め本社に伝える。

統一性の無い施策に対して我々は認められない！延期・中止を求める！