



2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ  
東地申第40号 「中野電車区」 団体交渉を行なう！（その1）

<交渉のポイント>

- 西船橋駅構内信号機の確認距離が不足していた事象については、問題の認識が違っており速度超過を発生させた。首都圏本部として申し訳ないと感じている。
- 運転時分・停車時分については今回変更ないが、千葉支社とともに実態に合った検証を行っていくために、現場とコミュニケーションを取っていく。
- すべての信号機についてブレーキ距離を確認し、5ヵ所以外は間に合うと確認。見えない箇所は早急に対策し、見えづらい箇所は中継信号機の設置等を検討する。

1. 86 行路 2346B～回 2447B は御茶ノ水駅での停車時間が僅少なので、適切な清掃を行うための時間を確保すること。また、清掃は専門性の高い環境アクセスに委託すること。上記内容ができない場合には、余裕をもって清掃できる箇所と時間を確保すること。今後も御茶ノ水駅初電となる列車は、早い時間に入区し清掃を行える車両運用とすること。

回答：必要な折返し時分は確保しており、現時点で現行の取扱いを変更する計画はない。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

◆専門的な清掃ができるようアクセスに委託すべきである。

◆御茶ノ水駅改良工事終了後に議論するのは遅すぎる。首都圏本部として問題意識を持ち今から議論を開始すること。

◆アクセスへの委託が難しいのであれば駅・車掌・運転士三者共通で議論をし、車内清掃の対応を検討すること。

会社

◆御茶ノ水駅でのアクセス委託は『駅清掃』のみである。『車両班』は別であり教育や設備が変わってくるので現状では困難。現車訓練もしなくてはならず1本のみのためにやるのは難しい。緩急分離前は駅社員でやっていた実績がある。ダイヤ・車両運用について検討はしていきたい。

◆今後 ライン管理になるので意見を伝えて調整したい。

◆駅の扱いについては関係箇所と検討していく。また現場を入れて議論していきたい。

2. 総武緩行線 B 線西船橋駅構内第3場内信号機の確認距離が不足していた事象について、原因と対策を明らかにすること。また、同様に確認距離が不足している区間について、運転時分を拡大すること。

回答：明確な原因については特定できていないが、設備を整備した当時の検討において回復運転の速度まで考慮していなかった可能性があり、全箇所調査中である。なお、必要な運転時分は確保している。

組合

◆今回の事象は現場から何年も前から声が上がっている箇所であった。しかし、首都圏本部にはその内容が伝わっていなかったと聞いている。事実であれば問題である。改めて考え方を明らかにすること。

会社

◆現場からの声が上がっていないというわけではない。問題の認識が違っていた。今回の事象は、設備が原因の速度超過であり申し訳ないと思っている。千葉支社には伝えていたが、信号が見えるか、ブレーキ距離は間に合うかで伝わり方に問題があった。千葉支社では見通しは問題ないと判断していた。現在は津田沼～西船橋・西船橋構内は信号設備がリレー方式の為、すぐに対応を行った。しかし中野～新宿・中野～三鷹はソフトウェアの改修が必要で時間がかかる。未改修の信号機についても早急に対策を検討している。



### 2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第40号 「中野電車区」 団体交渉を行なう！（その2）

組合	<2項続き>	会社
<ul style="list-style-type: none"><li>◆津田沼駅B線6番線の第2場内信号機から中継信号機、そして出発信号機の現示のパターンがおかしいことがある。第2場内信号機が注意信号や警戒信号で進入しているにもかかわらず、出発信号機が進行現示を現示することがある。早急に調査をしてほしい。</li><li>◆総武緩行線B線は津田沼～西船橋間は運転時分が厳しいと多くの乗務員から意見が出ている。遅れに対する意識があったのか。運転時分の調査を行うこと。</li><li>◆総武緩行線の信号機や信号現示のパターンは国鉄時代の設備のままなのか明らかにすること。</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>◆そのような現示の仕方は考えられない。時間のズレでそのようなことも考えられるが調査していく。</li><li>◆検証はしていく。時分が足りない等あれば現場から声を出してほしい。</li><li>◆国鉄時代の設備を踏襲しているが安全面を守る前提で加速性能を加味し現示している。</li></ul>

3. 大晦日から元日にかけての終夜運転について、平均乗車人員を明らかにすること。また、休日出勤が多発していることから、必要以上の臨時列車設定を行わないこと。

回答:お客さまのご利用等を考慮し、必要な臨時列車を設定している。なお、引き続き状況は把握していく。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none"><li>◆終夜臨は総武緩行線に必要なのか明らかにすること。</li><li>◆これまで終夜臨時列車は所定行路に組み込んでいなかった。しかし2年ほど前から所定行路に組み込まれるようになったが、行路作成の考え方を明らかにすること。</li><li>◆今年の総武緩行線の終夜臨時列車の乗車率を明らかにすること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆初詣やイベント対応の移動手段の確保として設定している。また総武緩行線はイベントが開催される会場が多いと認識している。今回は東京ドームでのカウントダウンイベントがあった際の基準で設定した。結果としてイベントがなくなったものの決定が遅かったことと、取り止めことによる再度の行路設定や首都圏本部や現場での作業に膨大な時間を要するため列車運行の見直しの判断には至らなかった。</li><li>◆すべて臨行路として設定にすると行路数が多くなり人が確保できなくなる。また年休取得も多い時期であり、変行路も活用していきたい。</li><li>◆A線では19本設定し平均43%、B線では17本設定し平均56%であった。しかし列車によってバラつきがあり、80%程度の列車もあった。列車ダイヤについてはプレス発表が10月のため夏頃から検討してきた。引き続き情報収集して検討していきたい。</li></ul>

4. 昨年度に引き続き B 線水道橋駅始発列車のドア開け案内設定が必要となったが、案内設定の始発駅欄に『水道橋』が無く、設定ができない状態が改善されていない。案内設定の項目不備による不具合が改善されなかった理由を明らかにするとともに、関係区所への教育と情報の共有化を首都圏本部が主導で行うこと。

回答:現時点で車両改修の計画はない。なお、B 線水道橋駅始発列車の取扱いに必要な教育を行っている。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none"><li>◆昨年の検証交渉で指摘をしてきた。その時には検討していくと回答しているなぜ改修工事を行わないのか明らかにすること。</li><li>◆必要な教育について明らかにすること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆検討しなかったわけではない。年 1 回のための対応でハードルが高い。案内設定の追加で自動放送や VIS 改修と労力や費用がかかることがわかった。現状で対応してほしい。</li><li>◆始発駅を他の駅に設定し、現在駅を合わせることで対応することである。中野車掌区や習志野運輸区などでは当日担当する乗務員に個別に指導してもらっている。</li></ul>





2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第40号

「中野電車区」団体交渉を行なう！（その3）

5. 睡眠を目的とする乗務の中断と朝食を目的とする乗務の中断を同一の時間に設定しないこと。

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

組合

◆申32号基本交渉でも確認はしている。内容について変更はないか明らかにすること。

会社

◆基本交渉での回答通りである。朝食を目的とした乗務の中断については行先地の時間を拡大して取るべきか悩ましい。あえて拘束時間を伸ばす必要はない。むやみに同一にするつもりはなく、できれば適正な時間を取りたい思いはある。

6. 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、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組合

◆会社の考え方を具体的に明らかにすること。

会社

◆基本は平日を合わせるのが理想である。しかし休日を無理に揃えようとするとう極端な偏りが出てしまう。

7. 津田沼駅ホーム留置の車両を初電に充当するよう車両運用を見直すこと。

回答:車両運用については、列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、関係箇所と調整のうえ決定している。

組合

◆会社の考え方を具体的に明らかにすること。

会社

◆『ホーム留置＝初電』が基本だが線区によることもある。ホーム留置車両を初電に充当してもダイヤへの影響はない。初電で出した方が望ましい。意見は受け止めて調整したい。車両運用を鑑み、ホーム留置解消が理想である。

8. 今回のダイヤ改正において三鷹駅から千葉駅間での運転時分、停車時分の変更が行われたのか明らかにすること。また、全区間の運転時分を再検証し、適正な時分を確保すること。

回答:運転時分および停車時分に変更はない。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

◆定時運転の確保が厳しい状態である。また乗降扱い時間が不足していると現場では判断している。早急に調査を行うこと。

会社

◆御茶ノ水～三鷹間は首都圏本部が設定し、御茶ノ水～千葉間は千葉支社が設定している。実態に合った検証を千葉支社とともにやっていきたい。現場とのコミュニケーションが大事である。トレースや意見交換を活用していきたい。状況報告書への記入や指導担当に伝える等、サンプルを多く上げてほしい。

9. 以下の平日朝夕通勤時間帯の列車本数をコロナ禍前の水準に戻すこと。

① 夕方お客さまの帰宅ラッシュが従来の時間より前倒しとなっており、A 線に遅延が出ていることから、三鷹駅、中野駅、津田沼駅での出区列車を今より早め、A 線飯田橋駅を 16 時 30 分以降に発車する列車を増発すること。もしくはd速時間帯を前倒しすること。

② 平日夕通勤時間帯 A 線の西船橋駅場面において、緩行線西船橋駅止まり、メトロから直通する津田沼行き・緩行線千葉駅行きの順序となる列車ダイヤは、千葉駅行きの列車にご利用が集中して混雑することから、当該列車の津田沼駅での停車時間を拡大する等対策を行うこと。

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。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

◆現場の肌感覚ではお客さまのご利用状況は増えていると認識しているが会社の考えを明らかにすること。

会社

◆今回の改正で総武緩行線は列車本数の見直しは行ってない。またお客さまのご利用が増えている認識はある。状況を把握していく。

◆d速帯を早めることは可能か明らかにすること。

◆千葉支社と打合せれば可能だ。夕通勤ラッシュが早まっている認識はある。千葉支社と連携して調整したい。



### 2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第40号 「中野電車区」 団体交渉を行なう！（その4）

10. 中野駅疎開留置の際に転動防止を行う場合、東京メトロ指令への抑止確認は行っているのか明らかにすること。行っていない場合には、会社間協定を確認すること。また、乗務員から抑止手配を要請した場合には、確実に抑止手配を行うこと。

回答：中野駅3番線に列車を進入させない措置がとられていることを確認している。

#### 組合

◆現場と指令員との意思一致を行うこと。また「本運第629号抑止手配を行わず降車した事象の対策について（通達）」に則り適切な配慮を行うこと。

◆『中野駅3番線に列車を進入させない措置』とは具体的に明らかにすること。

#### 会社

◆通達については把握している。指令には『抑止』の文言をしっかりと伝えてほしいとの声は受け止める。これまで指令室、中野電車区、中野車掌区、習志野運輸区、三鷹車両センターで意見交換できる風土はあるので、声を上げていただきたい。

◆東京メトロは0:50にき電停止をする。メトロ留置車のパン降下は中野駅信号所で確認できる。抑止という認識ではなく信号抑止と同じ考えであり送電されないことにより「列車を進入させない措置」と回答している。

11. 今回のダイヤ改正において、現場への権限委譲が行われたのか明らかにすること。また、権限委譲が行われている場合には、社員がクロスを閲覧できる環境を整えること。

回答：ダイヤ改正作業については、引き続き関係箇所と調整しながら進めていく。また、ダイヤ改正のクロスの閲覧については、業務上の必要性に鑑み対応していく考えである。

#### 組合

◆今改正において中野電車区は権限移譲された行路作成となっているか明らかにすること。

◆社員にクロスを閲覧させること。

#### 会社

◆すべての権限委譲はしていない。首都圏本部と千葉支社を中心に行路作成の検討は行ったが、現場でもトライアルとして携わって頂いた。また今回は首都圏本部から職場のダイヤ改PTへ乗務員へのアンケートをやるよう投げ掛けたがなかなか乗務員も反応していただけなかった。

◆提案後であれば拒むものではない。管理者に言ってほしい。

12. 分割行路について以下の項目を明らかにすること。

- ① 分割行路を行う目的
- ② 分割行路を乗務する対象者
- ③ 具体的な行路番号ならびに分割して乗務する列車番号

回答：より柔軟な短時間行路設定・行路選択を可能とするために「行路分割機能」を追加するものであり、短時間行路が必要な日に定期行路から切り出して設定していく。

#### 組合

◆「その他時間」は行路によって意味合いが異なる。2019年乗務員勤務制度の見直しで提案された。その際は育児・介護A勤務者や指導担当、当務主務、支社等との兼務者が主に活用し、「その他時間」については待機やあらかじめ業務が指定されていた。その後、会社は企画立案業務を中心とする業務時間として短時間行路ではない所定行路に「その他時間」を設定した。よって「その他時間」の考え方に変更はあるのか明らかにすること。

◆分割行路で時間の欠勤はできるのか。

◆乗務員勤務で6時間超えた場合に45分の休憩は必要か明らかにすること。

#### 会社

◆考え方の根拠は異なるが制度上は同一ある。

◆現行と変わらない。育介目的とした欠勤は認められる。  
◆解釈については部内で協議している途中である。現場でどのような説明をしているか確認できていないが、労働者保護の観点で説明している。基本は労働基準法34条であり考え方としては労働基準法施行規則第32条の2が基本となる。そのため行先地の数が少なくなると行先地の時間が取れなくなるので注意するよう現場に伝えている。乗務員勤務の考え方が変わるわけではない。混乱しないよう現場には伝えていきたい。



### 2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第40号 「中野電車区」 団体交渉を行なう！（その5）

13. 今回のダイヤ改正において、提案箇所体制が一般変形等4減となる内訳と理由を明らかにすること。

回答：年間を通じた平均的な業務量の基準として、1日当りの出面数(作業ダイヤ数)を示している。

組合

◆申34号の交渉でも議論をしている。現場では混乱が起きている。しっかりと説明を行うこと。

会社

◆申34号の議論通りである。共通事務業務の委託に伴って減となる。指導担当は変更ない。

14. 次の行路の持ち替えを行うこと。

- ① 平日 83 行路 624B から便 1180Y を平日 84 行路 602C から 985B と持ち替えを行うこと。
- ② 平日 71 行路 811C から 1036B を平日 80 行路 849A から 1034Y と持ち替えを行うこと。
- ③ 平日 72 行路 713Bから便 908Cを平日 70 行路へ、平日 70 行路 871Yから便 970B を平日 54 行路へ、平日 54 行路 701B から便 908C を平日 72 行路へ持ち替えを行うこと。

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。

組合

◆今回持ち替えは行っているのか明らかにすること。

会社

◆持ち替えはしていない。起床時刻については着順に起きることが基本。緩行・メトロの込み運用も可能な限り変更してきた。中野・三鷹駅間はできるだけ緩行線は緩行線、東京メトロは東京メトロと揃えたい思いはある。引き続き検討していきたい。

#### 【設備】

1. これまでダイヤ改正で求めている設備の改善については、引き続き関係支社と調整を行うこと。

- ① 中野駅1・2番線及び3・4番線ホームの三鷹方にトイレを新設すること。
- ② 三鷹駅1・2番線ホームの千葉方にトイレを新設すること。

回答：現時点で中野駅1・2番線、3・4番線ホームの三鷹方にトイレを設置する計画はない。また、三鷹駅1・2番線ホームの千葉方にトイレを新設する計画はないと聞いている。

組合

◆三鷹駅 1・2 番線千葉方乗務員詰所の管理はライン管理で中野電車区にできないのか明らかにすること。

会社

◆検討していく。

2. 御茶ノ水駅千葉方信号所の廃止に伴い、代替となるトイレを同一箇所に設置すること。また、信号所廃止当日になるまで、信号所及び同箇所のトイレ廃止の職場周知がされなかった経緯を明らかにすること。

回答：現時点で同一箇所にトイレを設置する計画はない。なお、設備の変更にあたっては、事前に周知できるよう努めていく考えである。

組合

- ◆今後、信号所はどうするのか。
- ◆撤去するまでの間、トイレだけでも使えないか。
- ◆機能保証として代替設備はできないのか。
- ◆途中駅に別途設置できないか。

会社

- ◆使用廃止となり解体・撤去して更地になる。
- ◆工事の準備や設備の移転の為、駅の管理ではなくなる。工事エリアとなり立ち入りはできない。
- ◆乗務員トイレではなく、あくまで信号所のトイレという認識であり、機能保証とはならない。また駅に確認したが、乗務員の使用頻度は稀との回答だった。
- ◆検討・確認したい。





2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第40号

「中野電車区」団体交渉を行なう！（その6）

3. 津田沼駅千葉方、4番線・5番線間の馬柵をより安全性の高いフェンスに改善すること。また、安全通路（足場）の除草・整備を確実にすること。

回答：現時点で馬柵を改修する計画はないと聞いている。また、安全通路の除草については関係箇所に伝えていく。

組合

会社

◆これまでの議論経過がある。津田沼駅6番線から留置変更で5番線になることで転動防止撤去をする際4番線に列車が進入することもある。基本は「抑止手配」をかけるべきである。しかし千葉支社との認識を合わせることが出来ない。現場からも声を上げている。事故が発生してからでは遅い。墓石安全になる。しっかりと予防安全・予知安全と安全レベルを上げるべきである。またグループ安全計画 2028 の考え方を踏襲すること。

◆議論経過は認識している。引き続き千葉支社と連絡取っていきたい。除草については現場で声を出してほしい。

4. 2024年度のホームドア導入のスケジュール及び設置予定駅を明らかにすること。

回答：現在調整中であり、決定次第公表する。

組合

会社

◆設置の計画はまだ決まっていないという事か。現場では基礎が出来ている駅が増えてきている。  
◆見習い養成はどうするのか。

◆調整中であり、まとまり次第発表する。将来的には中野駅～三鷹駅間も計画。メトロとも連携して進めたい。  
◆山手・京浜もやっているのと同じ考え方も指導担当や管理者とも調整していく。

5. 乗務員から次の信号機について注意を要するとの声が上がっていることから、以下のように改善を行うこと。

- ① 大久保駅から新宿駅間 A 線第1閉そく信号機が警戒信号現示の場合には、第2閉そく信号機に注意信号を現示すること。
- ② 市ヶ谷駅から飯田橋駅間 A 線第6閉そく信号機は、対向列車が来ていると現示が確認できないので、建植位置を見直すこと。
- ③ 西船橋駅から船橋駅間 A 線第9閉そく信号機に対する中継信号機を設置すること。または、第9閉そく信号機が注意信号現示の場合には、第10閉そく信号機に減速信号を現示すること。
- ④ 稲毛駅から新検見川駅間 B 線第3閉そく信号機に対する中継信号機を設置すること。
- ⑤ 津田沼駅から東船橋駅間 B 線第12閉そく信号機が注意信号現示の場合には、第13閉そく信号機に減速信号を現示すること。
- ⑥ 小岩駅から新小岩駅間 B 線第17閉そく信号機に対する中継信号機を設置すること。または、第17閉そく信号機が注意信号現示の場合には、第18閉そく信号機に減速信号を現示すること。
- ⑦ 平井駅から亀戸駅間 B 線第5閉そく信号機が注意信号現示の場合には、第6閉そく信号機に減速信号を現示すること。
- ⑧ 大久保駅から東中野駅間 B 線第5閉そく信号機は、対向列車が来ていると現示が確認できないので、建植位置を見直すこと。
- ⑨ 津田沼駅 B 線6番線第二場内信号機が注意信号現示で進入した場合、出発信号機が進行を指示する信号となった後も現示アップしないことから、現示方法を改善すること。
- ⑩ 津田沼駅構内のすべての場内信号機と出発信号機を電球式から LED 式のものに交換すること。

回答：信号保安設備は、省令や運転保安設備実施基準等のルールに基づいて整備している。

組合

会社

◆グループ安全計画 2028 の考え方や今回発生した危険予知の観点から求めている。また総武緩行線B線西船橋駅構内第3場内信号機の確認距離が不足していた事象についての対策として危険箇所を示している。

◆すべての信号機についてブレーキ距離を確認し、5カ所以外は間に合うと確認できた。見えない箇所については早急に対策する。また見えづらい箇所は中継信号機の設置等を検討する。

**安全で質の高い輸送サービスを提供するために、現場からの検証運動を強化しよう！**