



東地申32号 2月9日

(その1)

## 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「基本」交渉を行う！

POINT

### 行路作成にあたり考え方の認識が一致！（3項）

1. 列車本数の過度な削減はお客さまサービスの低下を招くことから、利用実態に合わせて利便性・快適性を確保すること。

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。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>◆列車本数の削減に至った根拠や理由はなにか。</li> <li>◆基準とはどのようなものか。</li> <li>◆現状、この数値を超えている線区はないという認識なのか。</li> <li>◆列車の運転本数を増やすには、乗車率が増えなければ見直す考えはないということか。</li> <li>◆コロナ前の朝通勤時間帯の乗車率はどのくらいか。</li> <li>◆現場で働く感覚で言えばお客様は増えてきている。</li> <li>◆データだけではなく実際に車内の状況を判断するべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆お客さまのご利用は戻りつつあるがコロナ前には至っておらず8割程度の水準となっており、基準を決め列車本数の削減を行っている。</li> <li>◆朝のピーク1時間は乗車率150%、前後の1時間は120%、夕通勤時間帯はおおむね100~120%を見ている。</li> <li>◆若干超えている列車もあるが、おおむね下回っている。</li> <li>◆1~2%超えても増発は考えられない。朝ピーク時間帯160%以上の数値になると、改めて考える。</li> <li>◆170~180%、車内で身動きの取れない状況である。</li> <li>◆数値を見る限り増えていない。インバウンドのお客様が増えているが曜日、時間、号車で平準化すれば、増発ありきではない。ご利用の実態は把握していく。</li> <li>◆データだけではなく、毎年10月に全国交通量調査を行っている。朝ピークの1時間、その前後の1時間を目で見ている。引き続きご利用状況を見ていく。</li> </ul>

2. ダイヤ改正毎に効率化が図られ、長時間乗務や長時間着座業務が増え取り扱い誤りも増加傾向にあることから、各職場の適正な行路設定並びにゆとりある作業ダイヤを設定すること。

回答：乗務員行路は、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作成しており、適正な行路を設定している。また、各駅における作業ダイヤは、お客さまのご利用状況等を踏まえ、箇所長による定例的な業務指示・命令を図式化したものである。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆どのような視点で作業ダイヤや行路が作られているのか具体的に示していただきたい。</li> <li>◆効率化があっても一人当たりに対する業務量の負担が増えている。</li> <li>◆拘束時間は伸びているのか。</li> <li>◆現場では拘束時間が伸びている感覚であり、安全を脅かす事象も増えている感覚である。事象の発生件数は増えているのか。</li> <li>◆環境を整えゆとりがあり働きやすさが実感できる行路づくりを行っていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆乗務キロや乗せ方を大きく変えているところはない。乗務員の負担にならないようにバランスを見ながら作成している。</li> <li>◆一部の人は業務量が多くなっている人もいますが、全体的に見れば拘束時間、乗務キロ、乗務時間が2004年から下降傾向にある。</li> <li>◆乗務員勤務制度を改正した年は激増したが、全体でみると減ってきている。平成10年と同じくらいになっている。</li> <li>◆様々事象は発生しているが、増えているという認識はない。体調不良も一定程度あるのかなと思うが、増えた感じはない。行路がきつくなったから体調不良が増えたとは思わない。</li> <li>◆了解した。</li> </ul>

3. 労働時間が拡大され乗務員の疲労や負担が増していることから、食事を目的とした乗務の中断については適正な時間帯に設定し「朝食を目的とした乗務の中断」及び「睡眠を目的とした乗務の中断」については連続した設定を行わないこと。また乗務員の泊勤務については5時間以上の実睡眠時間を確保すること。

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆行路作成に当たり、考え方の認識を合わせたい。</li> <li>①食事を目的とした乗務の中断時間については適切な時間に設定するよう配慮を行うこと。</li> <li>②睡眠を目的とした乗務の中断については可能な限り拡大するよう配慮すること。</li> <li>③朝食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は連続して設定する考え方は基本的には行わないこと。</li> <li>◆引き続き行路設定は配慮していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆行路作成上なかなか厳しい所もあるが、それを理解していただき認識合わせを行う。</li> <li>①適切な時間に設定するよう配慮をしていく考えである。</li> <li>②可能な限り拡大するよう配慮していく。</li> <li>③列車ダイヤの設定にもよるが、基本的には分ける考えである。</li> <li>◆乗務員の環境を考慮しながら作成していく。</li> </ul>



東地申32号 2月9日

(その2)

## 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「基本」交渉を行う！

4. これまでの短時間行路の設定についての考え方を明らかにすること。また今改正において「行路分割機能」を導入する根拠と考え方、時間設定等を明らかにすること。

回答：短時間行路については、線区ごとの輸送形態や箇所の実態に応じて設定しているところである。なお、より柔軟な行路設定・行路選択を可能にするために「行路分割機能」を追加するものである。

### 組 合

- ◆これまでの短時間行路の考え方、成果や課題を示していただきたい。
- ◆今回の行路分割をなぜ導入するのか。
- ◆行路分割機能導入にあたり、これまで決められていたルール等、変更されることがあるのが明らかにすること。
- ◆行路分割機能に変わるのなら組合に提案するべきである。
- ◆短時間行路の考え方と内容が変更になることから全乗務員への説明を行うこと。

### 会 社

- ◆育児・介護適用者のライフサイクルにしっかり運用ができていた。課題としては急に復職が増えた等、想定と違う部分もあった。
- ◆より柔軟に行路設定をしていくことが主目的である。色々な働き方に対応できる。
- ◆これまでと変わるものではない。
- ◆考え方は変わらない。短時間行路の設定も特に何も変わっていない。
- ◆ダイヤ改正の説明会をやっていく考えである。

5. 各職場において兼務者が増加し休日出勤や捕乗による体調管理・生活設計に支障が出ている為、改めて適正要員に関わる議論の基礎となる標準数については「運転士」「車掌」として分けて示すこと。また、箇所で示されている要員数は確保すること。

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」に分けて示している。なお、引き続き業務に必要な要員は確保していく考えである。

### 組 合

- ◆改めて考え方を示すこと。
- ◆必要な要員は確保していると言うが、各現場は人が足りない。常に休日出勤が発生している状況である。

### 会 社

- ◆これまでと変わらず、年間を通した平均的な出面数を示している。
- ◆会社としては足りている認識である。要員の確保は引き続き行っていく。

6. ライン管理を行った成果と課題を明らかにし、今後の考え方を具体的に示すこと。また、ダイヤ改正でのクロス作成において権限移譲されている職場を明らかにし団体交渉にはクロス作成の現場責任者を出席させること。

回答：ライン管理については、2023年4月に常磐方面に導入し、支社間調整や重複業務の解消による業務効率向上等の有効な効果が確認できた。今後の全方面へのライン管理導入後も、引き続き関係箇所と調整しながらダイヤ改正作業等を進めていく考えである。また、団体交渉については、「労使間の取扱いに関する協約(令和3年10月1日締結)」に則り取り扱うこととなる。

### 組 合

- ◆ライン管理を行った成果と課題、今後の考え方を示すこと。
- ◆今後の具体的なすすめかたは。
- ◆ライン管理上の問題点は。
- ◆権限移譲で各職場でクロス作成されているが、権限移譲された職場はどこか示すこと。
- ◆社員として業務に支障が出ないように意見交換をするのは可能か。
- ◆権限移譲した職場で問題点はなにか。
- ◆権限移譲された職場の担当する社員は前広に募集して行うのが良い。

### 会 社

- ◆重複した仕事を各支社で行っていたものを効率化して行えたところである。具体的には常磐線水戸支社の指導業務や指導副長会議なども一括してできるようになった。
- ◆4月1日以降首都圏7支社でライン管理導入となる。
- ◆首都圏のやり方をそのまま行うわけではないので、その点が課題である。
- ◆あくまでも作成だけであり、最終的な責任は首都圏本部にある。トライアル含めて5~6職場である。
- ◆可能である。計画副長や指導副長と建設的な意見を伝えていただければよい。
- ◆職場の力は上がっているが、首都圏本部の担当者の力が落ちないかが問題である。
- ◆いろいろな視点を持って行路作成をしていくのはいいことである。ご意見があったことは受け止める。



東地申32号 2月9日

(その3)

## 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「基本」交渉を行う！

7. これまで行われている乗務員の氏名放送は「特定旅客からの業務に対する妨害や社員へのプライバシー侵害・カスタマーハラスメント防止の観点」から中止すること。

回答：現時点で案内放送における所属・氏名の放送を中止する計画はない。

### 組 合

◆中止する考えはないということの説明を求める。

◆氏名放送で何のサービスになるのか。

### 会 社

◆車掌標準集にも明記されているが、首都圏本部から積極的に行うように指導しているものではない。各現場の発意で行っているものであり、それを無下にすることはできない。大きな問題も起きていないので中止する考えはない。

◆車掌が責任をもって案内して安心感を与える。環境の変化に応じて対応していく。今回の申し入れは受け止める。

8. 2023年ダイヤ改正検証交渉での議論やこれまでの議論経過を基に優等列車での車内改札業務における現場からの課題や、お客さまに対するサービス品質の低下を及ぼしていることから対策を検討し解消すること。

回答：現時点において、1人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。引き続き、必要な対応を行っていく考えである。

### 組 合

◆課題や現状の認識とは何か。

◆車掌一人乗務になりサービス品質の低下につながっている。

◆ルールを守り事前に特急券を購入して乗車するお客さまと購入せずに乗車されるお客さまとの間で不公平感が発生していることから、均等なサービスを提供するため二人乗務を基本とすること。

◆これまでの議論経過もあるが、均等なサービス提供が出来ない問題については会社と認識が一致する。したがって、更なる対応策を検討すること。

### 会 社

◆一人乗務が可能な区間や列車、チケットレスや中間運転台でのドア扱い等を拡大してきている。

◆未巡回が一部発生していることは認識しているが、チケットレス化、着席率、割引率などトータル面でサービス低下になっていないと考えている。

◆ハード面、ソフト面に対応している。また、中間ドア扱いやチケットレスの推進などを行い、出来ることから対応している。

◆優等日報等の提出により現状を把握し、改善に向けて進めていく。

9. 今ダイヤ改正では京葉線列車運用について自治体から多くの意見が出されていることについて報道されているが、利便性の確保と公共交通としての役割を果たす為に自治体との議論経過を明らかにし、現場での混乱を招かぬよう対策を図ること。

回答：沿線自治体にはダイヤ改正前に説明を行ったと聞いており、引き続き必要な対応は行っていく考えである。

### 組 合

◆この間大きな話題になっているが具体的にこの間の経緯はどうなっているのか。

◆今回、大きな問題となり結果としてダイヤ改正内容の変更に至ったのか。

◆現場でお客さまからご意見はよせられているのか。

◆利便性の確保と公共交通としての役割がある。企業としての問題であるということを受け止めていただきたい。

### 会 社

◆ダイヤ改正のプレス発表前に各自治体に説明を行っている。プレス発表後にSNSを中心にお客さまの声が大きくなってきた。今後も各自治体に対し丁寧な説明を行っていく。

◆ダイヤ改正のプレスは基本的に変わらない。今回、各自治体・お客さまの声が大きくなり、やれることはやっていこうとなった。今後はお客さまのご利用状況を踏まえてやっていくことになる。

◆SNSが中心である。否定的なことばかりがクローズアップされるが、これまで通過する駅が停車するという事で「よかった」との声も多く寄せられている。

◆引き続き様々な方の意見を聞きながら施策を行っていく。



東地申32号 2月9日

(その4)

## 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「基本」交渉を行う！

10. 「普通列車グリーン券の料金体系の見直し」について、常時Suicaカードの購入を制限していることから、お客さまに対し公平なサービスの提供が出来ない為、常時Suicaカードを販売できるまで延期するよう再考すること。なお「普通列車グリーン券の料金体系の見直し」については駅社員・グリーンアテンダントの負担が増加しないよう、お客さまへの周知を徹底すること。

回答：現時点で「普通列車グリーン車の料金体系の見直し」について実施日を延期する考えはない。なお、引き続き必要なお客さま周知は実施していく。

### 組 合

### 会 社

◆なぜ延期する考えがないのか。

◆お客さまからの声はどうか。

◆ダイヤ改正まで時間があまりないが、お客さま周知をどのように進めていくのか。

◆直接負担のかかっていく駅社員やグリーンアテンダントへのフォローはどのように行うのか。

◆Suicaを使い慣れない年配の方、インバウンドの方、Suicaを持っていない方などの対応はどうするのか。

◆引き続き現場社員・アテンダントのフォロー体制を取って頂きたい。

◆Suicaを導入して20年近く、グリーン車も各線区に拡大してきた。また環境負荷を減らすためにチケットレスを進め利便性も深めていく。

◆半導体不足のためSuicaの発売を制限させてもらっているが、この点も踏まえてゼロではないが、あがっていない。

◆パンフレット・グリーン車の座席ポケットでグリーン料金の改定をお知らせしている。今後、新聞や一部雑誌でダイヤ改正のお知らせを行っていく予定である。

◆関係社員・グリーンアテンダント向けに関連するマニュアルを作成し周知している。

◆グリーン車利用の90%はICを利用いただいている。引き続きIC化を進め理解していただく。

◆了解した。

11. グループ安全計画2028の考え方を基本とし「安全設備に関わる問題」に関しては、これまでの積み上げている議論経過とこれまでの会社回答にある「関係支社に伝えている」や「変更はないと聞いている」という回答ではなく、具体的に改善に向けた考え方を示すこと。

回答：設備等については当該支社で決定するものである。なお、支社間に関わる事項については、引き続き関係箇所と調整していく。

### 組 合

### 会 社

◆グループ安全計画2028に則り、各現場から挙げられている設備的な問題点の改善を首都圏本部として各支社へどのように伝えているのか。

◆現場から予知安全として挙げているので「伝えている」「聞いている」では、現場としても分からない。首都圏本部として受け止めていただき、回答や考えかたを検討していただきたい。

◆意見は受け止めさせていただくが、設備となると優先順位を付けて対応せざるをえない。

◆受け止めさせていただく。



東地申32号 2月9日

(その5)

## 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「基本」交渉を行う！

12. 機関車全廃に向けたスケジュールを示し、E493系を当初3編成導入予定であったものが2編成に減となった経緯と理由を明らかにすること。また、大型車両移動機について、異常時等も考慮した教育を確実にすること。

回答：機関車の全廃計画は現時点で未定であり、E493系については必要な編成数を導入している。また、大型車両移動機については必要な教育を実施していく考えである。

### 組 合

- ◆回答にある通り全廃は未定なのか。
- ◆提案時は24年度全廃予定となっていたが、変わったのか。
- ◆現場ではE493系が4編成と言われていたのが2編成になったのはなぜか。
- ◆2編成になったから機関車の全廃が遅れているのか。
- ◆GV-E197系は尾久車両センターには配置されないのか。
- ◆大型車両移動機の導入目的と時期はいつか。
- ◆性能や心配事があるのでしっかり説明と教育を行っていただきたい。

### 会 社

- ◆全廃は未定である。
- ◆コロナ禍で状況は変化している。24年度全廃の計画の予定である。予定であり未定であり情勢でどうなるか分からない。
- ◆本社とも確認を行い検討段階で3編成となったが、状況を見たらうで、2編成で十分だろうとなった。
- ◆その様なことはない。
- ◆配置されない。秋田・郡山・水戸・高崎が配置個所になる。
- ◆導入は先日された。今後習熟に向けた訓練を行っていく。24年度準備出来次第入れ替えを行っていく。尾久駅構内の入れ替えは2人乗って入れ替えを行う。
- ◆安全に注意して指導していく。

13. 安全に関する設備だけではなく、新人育成や転入者を教育するため、詰所の拡大や寝室増設などの労働環境改善は必要に応じて実施すること。

回答：現行設備で対応可能な育成計画を策定しており、新人教育や転入者の教育のために詰所の拡大や寝室増設等の計画は現時点ではない。なお、状況に応じて必要な設備の整備は行っていく考えである。

### 組 合

- ◆現行の設備で不足はないということか。
- ◆各寝室の寝具の清掃・交換をしっかりと行っていただきたい。また、多くのトイレが撤去されている。残す努力をしていただきたい。

### 会 社

- ◆不足が絶対にはないとはならないが、寝室などは勤務調整をしながら行っていく。
- ◆寝具の清掃は各区所に任せている。交換は時期がある。問題があれば各区所に伝えていただければよい。トイレに関しては主張を受け止めさせていただく。

14. 2024年3月16日ダイヤ改正における各職場の「運転士、車掌運用行路表(その1)」を書面にて提示すること。

回答：必要な資料は提示している。

### 組 合

- ◆各職場のクロスが見づらい。小さく、滲んでいて、特に泊地が見づらいので検討していただきたい。

### 会 社

- ◆来年度は見やすいように検討していく。

15. ダイヤ改正の提案以降大幅に変更が発生した場合は速やかに労使議論を行うこと。またダイヤ改正実施後は労使で検証を行い、労働条件の変更や問題が発生した場合は労使で議論する場を設けること。

回答：具体的な提起があれば「労使間の取扱いに関する協約(令和3年10月1日締結)」に則り取り扱うこととなる。

### 組 合

- ◆ダイヤ改正以降また問題点が発生したら議論していきたい。職場に問題が発生している。区別交渉の中で受け止めていただきたい。また、安全が大前提である。安全・健康で働けるように改善出来るものはやって頂きたい。

### 会 社

- ◆行路は固まりつつあるので次期ダイヤ改正に向けての意見として受けたまわらせていただく。安全については引き続き議論していく。

安全で働きがいがあり、旅客サービスを提供するために

職場からの議論でより良い行路と労働環境をつくり出そう！