



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立
(第3期) について』に関する説明申し入れ

【田端統括センター】団体交渉を行う！

交渉のポイント

- ✓ 各箇所の業務範囲や業務内容、出面数の考え方、体制変更とその理由等を確認！
- ✓ 業務の見直し等では、各箇所で同じ作業ができるように必要な見直しは行う！
- ✓ 見習い期間（基本3～4徹）は目安。コミュニケーションを取り、スポット教育等を決めていく！
- ✓ 営業トレーニングセンターを活用して、改札業務に不慣れな社員や希望者に場を設ける。
- ✓ 制服を着用し、自箇所から勤務指定箇所へ移動の際の異常時対応は「労働」として取り扱う！
- ✓ 制帽置き場や個人用ロッカー等、必要に応じて箇所の判断で整備できるものは整備可能。

詳細は

「団体交渉情報」をチェック！



営業統括センター設立以降の
検証運動へとつなげよう！



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する説明申し入れ 【田端統括センター】団体交渉を行う！ その1

1. 統括センターの設立の目的と箇所分けを決めた理由及び今後の田端統括センター発展に向けての考え方を明らかにすること。

(回答) 社会の急速な変化を踏まえ、グループ経営ビジョン「変革2027」の目指す「鉄道起点サービスからヒト起点のサービスへの転換」に向け、システムを超えて新たな価値創造を一層推進していく観点から、社員一人ひとりの成長意欲に応え、活躍フィールドを拡大させていくものである。なお、エリアについては、業務実態や規模、立地条件等を総合的に勘案し、決定したものである。

輸送サービス労組

会社

◆ 業務実態について示すこと。

◆ 他では「営業統括センター」で設立している。なぜ、田端運転所を入れて「統括センター」とするのか。

◆ 他支社での統括センターの成果と課題は把握しているのか。

◆ 将来的な形と社員像を明らかにすること。

◆ 田端運転所が全ての箇所で業務を行うことになるのか。

➢ 尾久と田端エリアは輸送業務、尾久操車と田端運転所は様々連携している。鉄道オペレーションの安全・サービスのレベルアップと効率的な業務運営を行うことに資すると判断した。

➢ 尾久駅、田端運転所の業務は親和性がある。一緒に行うことで、更に効率的な業務運営ができる。営業、輸送を担う人材育成の拠点職場ともなる。

➢ 湘南・相模統括センターでは、勉強会の融合ができていない。田端運転所、ワーキンググループと現場長で話し合っている。全て同じカリキュラムで行っていくと決めている。

➢ 屈指の輸送拠点エリアとなる。互いの経験の共有による将来のキャリアビジョンが持てること。エリア線区の課題解決に取り組む。鉄道オペレーションの品質向上。価値創造のブラッシュアップや収益の拡大につながる企画の実施を期待している。

➢ 一人ひとりによって異なる。

2. 田端統括センターにおいて、箇所長及び現場責任者の配置について明らかにすること。

(回答) 業務管理・社員管理を行う観点から、業務の運営に必要な要員は配置していく考えである。

輸送サービス労組

会社

◆ 変化する箇所を示すこと。

◆ 箇所長は田端統括センターで1名なのか。

➢ 6月1日に変更する。尾久駅は副長の見直し、田端運転所は当直体制を見直す。箇所長は現場長ではない。発令行為なので、現時点では明確にできない。

➢ その通り。所長がいて、副所長がいる。副所長が〇〇駅長と役割をもつ。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する説明申し入れ 【田端統括センター】団体交渉を行う！ その2

3. 各駅及び田端運転所の他箇所からの社員が担う業務範囲及び業務内容について箇所ごとに明らかにすること。

(回答)これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務を行うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ 系統や事業分野を超えた業務について、詳しく示すこと。
- ◆ 業務範囲や業務内容について示すこと。
- ◆ 王子駅から田端駅へ、日暮里駅から王子駅へなど、駅ごとに具体的に決まっているのか。
- ◆ 自動改札や Suica を取り扱っていない世代の社員もいる。業務内容を明らかにして、不安解消を行い、施策を進めること。

会社

- 田端運転所の社員が終電接続を行う。他の営業統括センターと同様に、王子駅社員が日暮里駅で勤務となる。尾久の操車に田端運転所の社員が勤務を行う等、準備を行っている。委員会や勉強会も一緒に行い、事業分野を超えた業務を行うことになる。
- 鉄道オペレーションの業務だけでなく、3事業に資する業務も担っていただくことになる。
- 属人で指定したり、仕切りをつくるわけではない。いきなり全ての駅で行うものではない。
- 終電接続をしっかり学んでほしい。改札は駅社員もいる。不安があれば言ってほしい。

4. それぞれの箇所で社員管理を行う責任者及び社員の業務の習熟度や管理フォローをおこなう責任者を明らかにすること。

(回答)内容に応じて、統括センターとして社員の業務の習熟度等を管理することとなる。

輸送サービス労組

- ◆ 習熟度の把握はどのように管理していくのか。
- ◆ 当該職場の管理者が行うことで良いのか。
- ◆ 見習い期間は、決まっているのか。
- ◆ 本人から「もう一徹ほしい」となればフォローしていくのか。
- ◆ 副長では、どのように管理していくのか。
- ◆ 見習いを行うが、習得できなかった場合、コミュニケーションによって担務変更できるのか。

会社

- 身近にいる管理者が見て、内容を共有していく。
- その通り。情報についても共有していく。
- 3~4徹の目安はあるが、習熟度は個人で異なる。
- コミュニケーションをとりながら、スポット教育等、本人と話しながら決めていく。
- 職場のマネジメント、社員管理がメインとなる。属人にはよるが、基本的には3~4徹で行っている。今までのやり方を踏襲しつつも、課題があれば、フォローしていく。
- 本人の向き、不向きはある。コミュニケーションをとってもらい、他の担務にチャレンジしてもらうことはある。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する説明申し入れ 【田端統括センター】団体交渉を行う！ その3

5. 今後の尾久駅を始めとする駅輸送業務の特情を踏まえ、駅のあり方及び役割を明らかにすること。

(回答)これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方の実現により、安全・サービスレベルの向上を図っていく考えである。

輸送サービス労組

- ◆ 尾久駅の特情と役割を示すこと。
- ◆ 見習い期間をどのように考えているのか。
- ◆ 田端運転所は、田端駅の終電接続と並行して尾久の操車を並行して行うのか。輸送のプロの育成に向けた考え方は。

会社

- 操車訓練の受け入れや教材のブラッシュアップをすることで入換訓練の拠点化に期待。
- 新入社員では3カ月をみていた。入換も少ないため、3ヶ月でできる・できないことはある。チェックリストをつくり一本立ちに向けて行っている。4カ月の社員もいた。
- 尾久の構内は属人による。終電接続は本線運転士全員対象。育成に向けた取り組みや考え方は抜本的には変わらない。様々な視点を取り入れて社員を育成していく。

6. 田端運転所における乗務員職場としての特情を踏まえ、今後の役割と業務内容を明らかにすること。

(回答)社会の急速な変化を踏まえ、グループ経営ビジョン「変革2027」の目指す「鉄道起点サービスからヒト起点のサービスへの転換」に向け、システムを超えて新たな価値の創造を一層推進していく観点から、社員一人ひとりの成長意欲に応え、活躍フィールドを拡大させていくものである。なお、田端運転所が担っていた業務については、引き続き田端統括センターにおいて行うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ 具体的に今後の役割を示すこと。
- ◆ 乗務することがメインの考えで良いのか。
- ◆ 田端運転所がなくなり、田端統括センターとなるが、今まで通りの行路の中身で良いのか。

会社

- 乗務員の役割は変わらない。駅の改札や操車業務を行うことで、安全・サービスレベルの向上と活躍フィールドを拡大していくものとなる。
- 乗務員として担うことになるが、繁忙期があるので、その時は駅や操車を行うことになる。上野駅に行って応援に行くことにもなる。定期券の多売や日暮里駅のインバウンド対応がある。
- 工臨の持ちはあるが、田町に移すことは考えていない。



5月23日開催 東地申第67号 『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』 **その4**
に関する説明申し入れ【田端統括センター】 団体交渉を行う！

7. 田端運転所の今後の将来展望を明らかにすること。

(回答)2023年6月1日の田端統括センター設立に伴い、田端運転所は廃止となる。なお、田端運転所が担っていた業務については、引き続き田端統括センターにおいて行うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ 具体的にあれば示すこと。
- ◆ 分任業務を担うことも含めて行っているのか。
- ◆ 今後、DC転換については、DC転換を行う前提で異動してくるのか。駅から直接登用されることがあるのか。
- ◆ これまでの考え方で良いのか。

会社

- 定期列車の担当がなくなり、臨時列車のみである。駅や操車の業務も行うことになる。輸送体系が変わることがあれば、その都度考えていく。
- その通りである。
- まずはECからである。現時点では、駅から直接DCへは考えていない。
- 業務量に大きな変化がないと、そのようなカリキュラムはない。DC転換でも苦労しているのは把握している。現時点では考えていない。

要
員

1. 田端統括センターにおいて、体制が変更になる理由とその必要性を箇所ごとに明らかにすること。

(回答)業務の実態や、現業機関における柔軟な働き方の実現の趣旨を踏まえ見直すものである。

輸送サービス労組

- ◆ 企画サービスが見直しとなるが、企画サービスの業務は副長が行うのか。それとも、田端運転所の企画サービスが行うのか。
- ◆ 尾久駅の営業副長の見直しで負担が増えるのではないか。
- ◆ 田端駅には分任業務があるが日勤化する理由を示すこと。
- ◆ 田端駅の分任日勤後、改札体制が薄くなる。踏み切った理由は何か。

会社

- 定例業務が減っている。物品納入がメインで“ソロエル”がある。テンポラリースタッフの勤怠管理となる。企画サービスを行うのは、副長でなくても良い。共通して行うのは「田端運転所に集約するのが良い」と検討している。
- 庶務が多い。シェアできるものは行い、田端運転所の企画にお願いできるものは行っていく。
- 締切時間等を見直し、泊まりを日勤化した。柔軟な働き方で育介社員でもできるようにした。今は適用なくても、未来永劫いないわけではない。活躍フィールドを拡大するためである。駅業務は泊まりが基本で課題となっていた。仕事の手順等を変えることにより、分任の日勤化を行った。終電接続が課題となっていたが、田端運転所に行ってもらえることになった。
- 業務に差し支えないため、日勤化した。輸送主任もいて「大丈夫だ」と判断した。終電体制を厚くした方が良かったため、田端運転所と結び付けることができるとした。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する解明申し入れ 【田端統括センター】団体交渉を行う！ その5

2. 各箇所の業務量において、要員や出勤数が適正であるか会社の考え方を明らかにすること。

(回答)提案の体制で対応可能と考えている。なお、業務に必要な要員は確保していく考えである。

輸送サービス労組

- ◆ 田端運転所の日勤10の算出根拠は何か。
- ◆ ダイヤ改正で変わるものなのか。
- ◆ 田端駅で泊まりの突発に穴が開いたことがあった。現場長は「呼び出しの必要がない」として、出番の社員で回した。提案前の体制で回っていない認識である。どのように考えているのか。

会社

- 年間の臨時列車の本数を勘案して算出している。過去の泊まりを日勤に置き換えて算出した。
- 臨時列車の運転実績により、その都度、検討している。
- 出勤数、業務の繁閑で決められている。現場長の判断は否定できない。箇所の判断で呼び出さないのはダメなことではない。負担はあるが、どのように運営するかは現場長の判断となる。

3. 各箇所の出勤数の確保は、それぞれの現場単位で行うべきと考えるが、会社の考え方を示すこと。

(回答)箇所総体で対応していくことになる。なお、これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務を行うこととなる。また、業務に必要な要員は確保していく考えである。

輸送サービス労組

- ◆ 現場単位で行うべきとあるが、具体的に示すこと。
- ◆ 箇所総体とあるが、特殊な取扱いを行う駅についての考え方はないのか。

会社

- 統括センターが一つの職場となる。例えば、日暮里駅で言うと、その駅のダイヤに入れる社員で出勤を確保していく。
- 必要な要員を確保していく。尾久の操車は必要な教育が必要。教育を行う人数を決めて行っていく。

4. 田端運転所運転士の業務は運転業務、企画業務、駅業務と多様化する中で運転技量の維持は課題と認識しているが、この課題について会社の考えを明らかにすること。

(回答)引き続き、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

輸送サービス労組

- ◆ ライフサイクルからの戻りやDC転換の社員は、運転業務に集中させるべきである。どのように考えているのか。

会社

- 乗務員としての運転業務は最優先である。まずは、運転業務。繁閑期で列車がない時期もある。行いたい社員には改札業務を行うことは拒むものではない。



5月23日開催 東地申第67号 『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』 **その6**
に関する説明申し入れ【田端統括センター】団体交渉を行う！

【出面・作業ダイヤ】

1. 各箇所の作業ダイヤ、行路及び出面数を明らかにすること。また、増減がある場合はその根拠を示すこと。

(回答)作業ダイヤ等にて示している通りである。なお、業務上の必要により作業ダイヤ等に変更がある場合は周知を行っていく考えである。

2. 各箇所の作業ダイヤ及び行路は社員の意見や要望を加味すべきと考えるが、会社の考え方を明らかにすること。

(回答)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。

輸送サービス労組

会社

- ◆ なぜ、田端駅では基本となる作業ダイヤが2パターン示されているのか。
- ◆ 現場では示されず、最近になって知った。より良い作業ダイヤをつくることは良くないのか。

- 箇所内での勤務指定において日勤と泊まりのバランスを取るためであると聞いている。
- 主張は受け止める。支障があれば、現場長と話して変更することは問題ない。6月1日～担えない作業ダイヤとは思っていない。田端駅の分任の日勤化により2パターン作成した。2つのダイヤをつくることはダメだと思っていない。実態に合わせた意見は出してほしい。作業ダイヤの最終決定は現場長である。

3. 各箇所において安全かつ健康的に業務遂行を行うために、より常識的な作業ダイヤ及び行路であるべきと考えるが会社の考え方を明らかにすること。

(回答)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。なお、勤務については、就業規則に則り取り扱うものである。

【教育・訓練】の1項と同時議論。

4. 田端統括センターにおいて、繁忙期及び応援体制が見込まれる際の出面数の増体制について考え方を示すこと。

(回答)お客さまのご利用状況等、業務の繁閑に応じて出面数を柔軟に設定していくこととなる。なお、必要な要員については確保していく考えである。

輸送サービス労組

会社

- ◆ 繁忙期の出面数で考えていることを示すこと。

- 業務の繁閑に応じて行う。田端統括センターや要員が出せるところから、田端運転所であれば、教育をしながら行う。箇所全体の構築は箇所長が行う。職場ごとに繁閑があるため、洗い出しが必要である。必要に応じて、マネジメントオフィスや首都圏本部も応援していく。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する解明申し入れ
【田端統括センター】団体交渉を行う！ **その7**

【教育・訓練】

1. 田端統括センターにおいて、これまでの見習い教育及び訓練の成果と課題を明らかにすること。また、統括センター設立までの具体的なスケジュール、教育及び訓練のカリキュラムを明らかにし、各種勉強会や訓練などの必要性と今後の考え方を示すこと。

(回答)統括センターとなる箇所の複数の業務を行うことで各業務の基本を習得し、箇所の規模や取り巻く環境の違いによる業務実態の把握により、設立に向けて課題を抽出し、解決に取り組んできた。なお、必要な教育・訓練は適宜実施しているところであり、統括センター設立以降も継続して課題 解決等を行っていく考えである。

【出面・作業ダイヤ】3項目と同時議論。

輸送サービス労組

- ◆ 「課題解決を行っていく考え」とあるが、今どのような課題があるのか示すこと。
- ◆ 4月1日～営業トレーニングセンターは田端運転所の全社員が対象になるのか。
- ◆ 田端運転所の社員が、車いす対応や遺失物登録を行うことになっていくのか。
- ◆ 営業トレーニングセンターは、全員入った方がよい。職場のOJTではなく、基本を学ぶことが大切である。プロに教えてもらいたい。教育を組み立てることを求める。
- ◆ 田端駅にはホームドアがある。訓練は現場任せなのか。

会社

- 田端運転所では、改札業務に不慣れな社員に4月から営業トレーニングセンターを活用し、上野マネジメントオフィスから講師を呼んで行っている。働きやすくするために、日付確認等、統一できるものは統一していきたい。勉強会の方法は、ワーキンググループメンバーを中心に継続的に検討していく。
- 改札業務に不慣れな社員や希望している社員に場を設けていく。
- 終電接続がメインである。仕事の手順を踏み、可能なところから行ってもらう。田端駅と田端運転所で決めて行っていく。
- 5月～6月にも計画を行い、今後も行っていく。必要な教育は行っていく。
- ホームドアの訓練は相談してもらえれば行っていく。

2. 田端運転所での業務見習いの範囲を明らかにし、習得すべき業務内容を具体的に示すこと。

(回答)これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務を行うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ 系統や事業分野を超えた業務を行うとあるが、具体的に示すこと。

会社

- 企画総務では、庶務業務。サービス品質グループでは、コトづくりの準備等、鉄道オペレーションを回すのではなく、新たな価値創造をつくっていくことが想像できる。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する解明申し入れ 【田端統括センター】 団体交渉を行う！ その8

3. 田端運転所所属の社員が他箇所で見習い業務を行っていることを踏まえ、教育や訓練などについてはより丁寧に計画的な社員育成を行うべきと考えるが、今後の実施箇所及びスケジュールを含めた会社の考え方と現状の認識を明らかにすること。また、田端運転所の全社員が対象となるのか明らかにすること。

(回答)これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務を行うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ 具体的に示すこと。
- ◆ 見張りのOJTも全員行っていくのか。
- ◆ 列車見張り員の取得は全員行うのか。

会社

- 田端駅の終電接続の習得、尾久操車業務の一本立ちに向けて行ってもらう。車いす、遺失物対応ができるようになってもらう。
- 見張り訓練は、田端駅の指示のもとで行っていく。各箇所に応じた訓練を行い、見極めをする。
- 順次拡大していきたい。

4. 尾久駅での駅輸送業務の見習い教育や訓練などについては、より丁寧に計画的な社員育成を行うべきと考えるが会社の考え方及び現状の認識を明らかにすること。

(回答)引き続き、必要な教区。訓練は実施していく考えである。

輸送サービス労組

- ◆ 尾久駅の操車と信号には、どのような社員が入っていくのか。
- ◆ 必要な資格にはどのようなものがあるのか。

会社

- 必要な適性や資格をもった社員を優先に入ってもらおう。田端運転所で構内運転士に就いた方に入ってもらっている。今後、他駅でも必要な適性や資格等をもった社員に入ってもらおう。
- 運転・医学適性、第三種陸上無線の資格が必要。

5. 各駅の帳票類の整理及び営業機器類の締切業務などは統一するべきと考えるが、会社の考え方を明らかにし具体的に示すこと。

(回答)各箇所における業務実態を踏まえ、必要な見直しは行っていく考えである。

輸送サービス労組

- ◆ 業務の見直し等で考えていることがあるのか。

会社

- 日付確認等、小さいところから行っていく。6月1日から全てを変更するわけではない。何を変更するか等は継続で議論していく。望ましいのは、どこに行っても同じ作業ができることである。働きやすくするには、どうすれば良いのかを考えていく。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する解明申し入れ
【田端統括センター】団体交渉を行う！ **その9**

6. 今後も各箇所において見習い教育を行うべく万全な教育体制が必要であると考えているが、会社の考え及び認識を示すこと。

(回答)引き続き、必要な教育・訓練は実施していく考えである。なお、必要な要員については確保していく。

輸送サービス労組

- ◆ 万全な教育体制が必要であると考えている。必要な教育・訓練は実施していく考えとあるが、具体的にあれば示すこと。

会社

- ▶ 今、行っている教育の進め方がベストだとは思っていない。何が適正かを見ている。必要なところはブラッシュアップしていく。

【制度・勤務】

1. 田端運転所における駅業務の勤務認証及び勤務の取扱いについて明らかにすること。

(回答)就業規則に則り取り扱うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ “輸送総合システム”なのか。それとも“J I N J R E”なのか。

会社

- ▶ 田端運転所は“J I N J R E”勤務の中で行う。田端運転所は定期列車がないため、勤務整理は“J I N J R E”で行っている。融合行路では、乗務は「乗務」、駅は「在社」となる。勤務表には作業ダイヤの名称で出てくる。

2. 田端統括センターにおいて、制服を着用し駅相互間を移動する際の考え方を具体的に示すこと。

(回答)就業規則に則り取り扱うこととなる。

輸送サービス労組

- ◆ 制服を着用し、移動する際の考え方について、具体的に示すこと。
- ◆ 制服を着て移動したからと言って「勤務」とはならないということか。

会社

- ▶ 移動については「労働時間」に算出しない。出勤時に勤務指定箇所に着替えることが基本である。自身の判断で、自箇所に着替えて勤務箇所へ移動することは構わないが「労働時間」とはならない。
- ▶ 制服を着ている＝「勤務」とはならない。移動時に異常が発生した時の対応は「労働」として取り扱うことになる。速やかに管理者へ報告を行い、必要となれば「労働時間」となる。



5月23日開催 東地申第67号

『統括センター・営業統括センターの設立（第3期）について』に関する説明申し入れ
【田端統括センター】団体交渉を行う！ **その10**

3. 田端統括センターにおいて、異常時や駆けつけに関する労働の考え方及び対応のあり方を具体的に示すこと。

(回答)就業規則に則り取り扱うこととなる。

輸送サービス労組

会社

- ◆ 異常時等について考え方があれば示すこと。
 - ◆ 異常時の駆けつけについて、現段階の考え方を示すこと。
- 異常時は、ケースバイケースとなる。業務指示がされれば「労働時間」となる。報・連・相を徹底してもらいたい。
 - 輸送の安定性もみている。全員で早朝復旧はめざしてほしいが、自箇所の体制確立も必要である。箇所全体で考えること、発生した事象の中身で判断することも必要である。

4. 田端統括センターにおいて、勤務作成をどのように行うのか具体的に示すこと。

(回答)勤務指定については、就業規則等に則り取り扱うこととなる。

輸送サービス労組

会社

- ◆ 勤務作成の場所は決められているのか。
 - ◆ 承認はセンター長に持って行って行うということか。
- 指定していない。各箇所の見習いを行う社員など調整し、田端統括センター所長の承認で出していく。
 - その業務を知っている社員が確認を行い、勤務発表を行うことになる。漏れがなく、確実にできるかが重要である。

【設備】

1. 個人が貸与品をもらう場合の箇所を明らかにするとともに、保管用の個人ロッカーなど必要な設備の整備について会社の考え方を具体的に示すこと。

(回答)勤務実態や貸与品により対応が異なる。なお、必要な設備の整備は行っていく考えである。

輸送サービス労組

会社

- ◆ 制服、制帽などの個人貸与品や消耗品について、受け取りに変化はあるのか。
 - ◆ セーフティーボックスは、増やすことは考えているのか。
- 基本は今と変わらないように進めていく。シャツ等の定期更新については、田端運転所に集配されるが、一律に取りに行くことがないようにしていきたい。箇所指定できるものは箇所指定を行う。
 - 足りなければ、首都圏本部に言ってほしい。現場からは「足りない」という声は出ていない。

2. 各職場の休憩室や寝室及び風呂場など、働きがいを持つ職場環境にすべきと考えるが、整備や改善など検討していることを示すこと。

(回答)必要な設備の整備は行っていく考えである。

会社

- 現行、田端運転所の建屋、当直スペースの間内改良を実施している。統括センターの開所日には間に合わず、中旬、下旬に完成予定である。それ以外の予定はない。