



2月17日
東地申第44号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

【東京車掌区】団体交渉を行う(その1)

1. 2023年3月ダイヤ改正において東京車掌区が総武快速線に乗務する目的を明らかにすること。

回答: 輸送の安定性向上を目的として、総武快速線を担当することとした。

組 合

- ◆ 今ダイヤ改正から総武快速線を乗務する理由を明らかにすること。
- ◆ 総武運輸区(仮称)の設立に向け、総武快速線を乗務するのか明らかにすること。

会 社

- ◆ 東京口で総武快速線を乗務する区所がないことから、輸送の安定性の確保のために設定を行った。
- ◆ 現段階、総武運輸区(仮称)の担当線区については具体的に決まっていない。

今ダイヤ改正における総武快速線の乗務の目的は、輸送の安定性の確保であることを確認!

2. 総武快速線の乗務にあたり計画している教育・訓練の内容およびスケジュールを具体的に明らかにすること。また、教育・訓練はダイヤ改正日までに全乗務員が終了するようにすること。

回答: ダイヤ改正からの総武快速線乗務に向けた設備確認等に関する教育・訓練を実施している。

組 合

- ◆ ダイヤ改正までに全乗務員の訓練は終わるのか。
- ◆ 2日間、設備確認等の教育を行っているが、それ以外の教育・訓練は計画しているのか明らかにすること。
- ◆ 新規に乗務する区間であることから、転勤者と同様に見習い乗務を設定すること。

会 社

- ◆ ダイヤ改正までには終わらない。兼務者、当務主務、育児介護 A 利用者を含めて、5月中旬に終わると聞いている。
- ◆ 2日間の訓練で網羅できると考えているが、整列乗車、合図の掲出方法等については、千葉支社と調整中であり、必要な教育・訓練は訓練会等で周知していく考えである。
- ◆ 新規線区だからといって必ずしも見習い乗務が必要とは考えていない。

3. 総武快速線の乗務にあたり、次の点について具体的に明らかにすること。

- ① 東京駅において交代乗務員がない場合の取り扱いについて。
- ② 輸送障害時の乗務員操配の考え方について。

回答: 乗務員不在時の取扱いは、区所の指導に基づき取り扱うこととなる。また乗務員操配については、輸送障害の発生状況により柔軟な対応を行っていく考えである。

組 合

- ◆ 稠密線区の取り扱いで良いのか。
- ◆ 輸送障害時の考え方はあるのか。

会 社

- ◆ 基本的には稠密線区の取り扱いとなる。具体的なものについては調整を行っている。最終的な判断は当直の指示になると考えている。
- ◆ 千葉・佐倉両運輸区・東京車掌区の3区所で調整を行う考えである。

その2に続く



2月17日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第44号

【東京車掌区】団体交渉を行う!(その2)

4. 総武快速線行路について、輸送の安定性を確保するために他区との担当列車の持ち替えも含めて検討を行い、行先地時間を拡大すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組 合

会 社

◆提案された行路では連続乗務が発生し、総武快速線の乗務の目的である輸送の安定性の確保はできないことから行先地の時間を拡大すること。

◆乗務間合いを確保すると拘束時間が増える原因となる。輸送の安定性の確保、効率性を判断した結果、提案時の行路で乗務してもらう考えである。

5. 交番順序の作成にあたり、総武快速線行路の設定の考え方について明らかにすること。

回答:交番順序については、乗務割交番作成規程に基づき関係箇所と調整しながら作成している。

組 合

会 社

◆交番順序の作成は、区所で行う考えに変更はないのか。
◆今回、1徹1日勤しか総武快速線の行路はないが、どのように交番順序に組み込むのか明らかにすること。
◆兼務者、当務主務、育児介護 A 利用者の乗務機会をどのように図っていくのか明らかにすること。

◆交番順序については、区所がメインで作成する考えに変わらない。
◆1組、2組ともに総武快速線の行路を設定する考えである。
◆区所で兼務者、当務主務、育児介護 A 利用者が乗務できるよう対応していく考えである。

6. 育児介護A適用者の技量維持のため、総武快速線担当の短時間行路を設定すること。

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をしている。

組 合

会 社

◆育児介護 A 利用者だけではなく、兼務者、当務主務については乗務する機会がなくなるが、どのように技量維持を図っていくのか明らかにすること。
◆東海道・横須賀線の短時間行路を減らし総武快速線の短時間行路の設定を検討したのか明らかにすること。

◆短時間行路については、全ての乗務線区で設定しなければいけないということではないが、変更路で対応するなど技量維持を図れるように対応していく考えである。
◆検討していない。

7. 横須賀線逗子駅での分割・併合時に遅延が発生しているため、停車時分を拡大すること。

回答:引き続き状況を把握していくとともに、関係支社に要請していく。

組 合

会 社

◆検証交渉以降、遅れの認識はあるのか。
◆停車時分の拡大はしているのか。

◆分割時に遅れが出ている認識はあるが、併合時には大きく遅れている認識はない。
◆分割時の3分30秒停車の列車は現行よりも減っている。

その3に続く



2月17日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第44号

【東京車掌区】団体交渉を行う!(その3)

8. 千葉駅停車の成田エクスプレス号は特急券を購入せず乗車されるお客さまが多いため、千葉駅ホーム上に指定席券売機を設置すること。また、業務量を鑑み改札担当を乗務させること。

回答:引き続き、他支社の設備については、関係支社へ伝えていく。なお、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。

組 合

- ◆千葉駅のホーム上に指定席券売機を設置する計画があるのか明らかにすること。
- ◆訪日外国人のお客さまをはじめ、ご利用実績は高くなっている認識はあるのか。
- ◆現在の業務量に1人乗務で対応できない。
- ◆複数乗務にする判断基準はあるのか。
- ◆空港第2ビル・成田空港駅の発売や案内体制について千葉支社の対応は何かあるのか。

会 社

- ◆千葉支社に要請しているが、現時点では設置をする計画はないと聞いている。
- ◆首都圏本部も把握しており、乗務員の声や乗務日報、発売実績等は確認している。今後も注視をしていく考えである。
- ◆現時点では1人乗務で対応可能と考えており、改札行路を設定することがサービスの全てとは言えない。
- ◆慢性的に巡回ができないようなことが発生するのであれば、改札行路の設定を検討していく考えである。
- ◆空港第2ビル・成田空港駅での案内強化については千葉支社を通し依頼をしている。

9. 成田エクスプレス号における総武地下ホームから中央快速線ホームまでの折り返し時間を明らかにすること。

回答:必要な労働時間は確保している。

組 合

- ◆2001M 到着後、連結作業を行い中央線便乗までの時間が僅少である。
- ◆乗り継ぎ時間僅少のため、両替等ができなく発売が出来なくなる可能性がある。

会 社

- ◆成田エクスプレス行路は、現行では東京駅到着後、本区で折り返し時間を設定しているが、必ず本区で折り返し時間を設定しなくてはならないというものではないことから、必要な時間は確保している。
- ◆両替ができず、発売できないことはやむを得ないと考えている。

その4に続く



2月17日
東地申第44号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

【東京車掌区】団体交渉を行う!(その4)

10. 「その他時間」を今ダイヤ改正で設定した目的について明らかにすること。

回答: 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し指定しており、業務のさらなる融合と連携に向けて設定したものである。

組 合

- ◆今ダイヤ改正で「その他時間」を設定した理由を明らかにすること。
- ◆122行路の乗務開始前に「その他時間」を指定した理由は何か。
- ◆なぜ、提案時1行路が2行路になったのか。
- ◆休日の朝時間に「その他時間」を指定するが、業務指示できる体制はあるのか。
- ◆乗務の合間に「その他時間」を指定することにより、メリハリがつかないばかりか出場遅延等のリスクがある。どのように対策を行うのか明らかにすること。
- ◆休日出勤の場合も「その他時間」は指定されるのか。

会 社

- ◆これまで乗務だけではなく様々な視点で活躍フィールドを拡大してもらうため「その他時間」を指定した。
- ◆管理者の業務指示ができる時間帯、乗務行路のバランスをみて指定している。なお、提案時は122行路であったが、区所調整で変更となっている。
 - ①平日21乗務前 1時間程度
 - ②休・休118行路 起床後1.5時間程度の後乗務※休・休118行路のみ変更路で本区に泊地変更(所定:国府津泊)
- ◆1組、2組とも平等にしたいという現場からの意見である。
- ◆現場では対応可能と聞いている。
- ◆当直や自分自身でアラームなどを活用して欲しい。
- ◆その通りである。

11. 2023年3月ダイヤ改正における乗務行路について、行路毎の乗務キ口の平準化とゆとりある業務を推進する観点から、以下の乗務列車とすること。

(具体的な内容については、TOKYO MAIL NEWS NO.199をご覧ください)

回答: 列車ダイヤの設定に基づき、効率的な運用を勘案し行路を作成している。



組 合

- ◆持ち替えは可能なのか。

会 社

- ◆特徴点として、
 - 東海道線(平日)
 - 12、13行路の600キ口越えは解消。
 - 14、113行路(東京) 16、18行路(熱海)乗務間合いの均等化。
 - 東海道線(休日)
 - 13、23、24、114行路735M、741Mとの乗務間合いの均等化。
 - 25、26、27行路 乗務間合いの均等化。(区内での持ち替え)
 - 成田エクスプレス(平日・休日)
 - 1062行路の拘束時間の短縮。

ダイヤ改正後は検証行動を行い、鉄道の安全性・専門性を守るため職場から運動を推し進めよう!