



11月15日  
東地申第13号

## 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

### 「東京車掌区」団体交渉を行う！ その①

#### 交渉の特徴点

- ✓ (平日) 1589E、(休日) 1585E については、停車時間の拡大を検討。
- ✓ 横浜駅で異常時や多客時に車掌が要請した際には、合図の掲出を行う。
- ✓ 総武快速線の行路について、行先地時間の拡大は次期改正で検討。
- ✓ 成田エクスプレスで、日報を見て、会社は「1巡回はできている」と認識。
- ✓ 車内巡回への考え方について、会社と認識が合わず。
- ✓ 交番順序は、職場の計画担当を中心に行い、乗務員の声も聴いて行路内容も検討。
- ✓ その他時間について、団体交渉での回答が履行されず、会社に指摘を行う！
- ✓ その他時間の設定は、乗務開始前・間合い・終了後のどこかに限定するものではない。
- ✓ ITV に関することは、乗務員から声が多くあがれば検討を行う。

1. 東海道線の平日1589E、休日1585E は混雑が激しく、遅延が発生しているため15両編成とすること。

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。

#### 組 合

- ◆ ご利用状況と遅延状況で把握していることを示すこと。
- ◆ スジを寝かせることは可能か。
- ◆ 15両編成にする基準はあるのか。

#### 会 社

- 一定以上のご利用状況である。遅延については、茅ヶ崎をピークにその後は収束していく。
- 停車時間の拡大を検討することになる。
- 明確な基準はない。できれば15両編成にしたい列車であるが、車両運用の条件等もあり必ずできるとは言えない。

2. 横浜駅において通対時間中にホーム立ち番者がいるにも関わらず、乗降終了合図を掲出しない理由を明らかにすること。また、通対時間中は安全なドア扱いを行うため、乗降終了合図を掲出すること。

回答:車掌用ITVの整備により車掌の視認性が確保されたことから、お客さまのご利用状況等を踏まえ、乗降終了合図の見直しを行ったものと聞いている。

#### 組 合

- ◆ 通対時間帯に立ち番がいるのに合図を出さないのはなぜか。
- ◆ 茅ヶ崎や戸塚では通対時に合図を出しているが、なぜ横浜は出さないのか。
- ◆ 立ち番がいるのだから合図を出すべきだ。横浜支社に要請を行うこと。
- ◆ 異常時や多客時に車掌から要請があった際には合図を掲出すること。

#### 会 社

- 車掌用ITVを整備したため、乗降終了合図の見直しを行った。しかし、お客さまのご利用が多い時間については案内強化のため、放送を行っている。
- お客さまの乗降は多いが、ITVと目視で乗降の確認ができていると認識している。
- 意見があったことは横浜支社に伝えていく。
- 異常時や多客時に要請があれば、合図の掲出を行う。

**確認!**



11月15日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第13号 「東京車掌区」団体交渉を行う！ その②

3. 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

- ◆ 現状を示すこと。
- ◆ 分割時に一旦踏切が開くが、改善できないのか。
- ◆ 踏切を一旦開けていなかった時から停車時分は変わっていないのか。
- ◆ 大船での停車時分を逗子に持ってくることはできないのか。
- ◆ 3分30秒の停車時分では足りていない。

## 会 社

- ◆ 分割については、3月ダイヤ改正で停車時分を拡大し、3分30秒停車は減らしてきた。
- ◆ 踏切の制御を変えることは鳴動時間が増えることになるため難しい。
- ◆ 変わっていない。
- ◆ できるところについては、行っている。
- ◆ 引き続き、横浜支社には要請していく。

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勧案し、行路を作成している。

## 組 合

- ◆ 改善は出来るのか。
- ◆ 東京、千葉ともに逆方向への乗り継ぎであり、少しの遅れでも間に合わなくなる。

## 会 社

- 担当する行路数が少ないこともあり難しい。
- 総武快速線の乗務するにあたり、千葉駅で多くの番線を担当できるように作成した。同電担当とすれば、時間の拡大につながることもある。次期改正では検討していく。

5. 成田エクスプレス号は利用するお客さまが急速に回復していることから、千葉駅停車列車は全列車、東京～千葉間に改札担当を定期行路で設定すること。

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。

## 組 合

- ◆ この一年間でインバウンドも戻ってきている。現在のご利用状況を示すこと。
- ◆ その状況でどの程度、車内巡回を出来ていると認識しているのか。
- ◆ 車内巡回が回り切れないことで、特急券を買わずに乗車するお客さまがいる。モラルハザードが起きかねない状況だ。ほ脱対策は考えているのか。
- ◆ 次期改正で房総特急の全車指定席化がプレス発表されているが、千葉駅のホーム上に指定席券売機を設置するのか。

## 会 社

- ピーク時はコロナ前と比較して9割程度と認識している。
- お客さまが増えているのは把握しているが、日報を見る限り1巡回はできていると認識している。
- 一人乗務で、ほ脱対策が難しいことは認識している。駅での放送強化やチケットレスの比率を上げていくことで対策していく。また、要員に余裕があるときは改札行路が乗務し抑止効果を行っていく。
- 決まっていることはない。引き続き“チケットレス”を推進していく。



11月15日  
東地申第13号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「東京車掌区」団体交渉を行う！ その③

6. 湘南号上り14両編成の列車は、改札担当を定期行路で設定すること。

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。

## 組 合

- ◆ どの程度、車内巡回が出来ているのか。
- ◆ 6～7割しか車内巡回出来ていない現状をどう考えているのか。
- ◆ 途中でお客さまから声をかけられれば、対応せざるを得ない。先頭車両まで行ったとしても時間が足りず、後ろの車両は素通りとなる。
- ◆ 車内巡回は改札業務を含めて行うことで「巡回ができた」と認識している。

## 会 社

- 6～7割程度は車内巡回できている。
- 職場の指導の通り、先頭車両まで向かってから、車内巡回を行えば、全車両で可能だと考えている。
- お客さまに正対して対応することが基本のため、先頭車両に行ってから、巡回を行うことが基本である。ほ脱対策や抑止力にもなっていく。
- まずは、車内巡回である。未改札があれば、特急日報に未改札車両を記入してほしい。 **認識合わず！**

7. 交番順序の作成にあたっては、出退勤時間や拘束時間のみならず、行路内容についてもバランスを見て作成し、終電担当が続くような交番順序とならないようにすること。

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

- ◆ 2組の交番順序は終電行路が続く「きつい」と声が出されているが、把握しているのか。
- ◆ 首都圏本部では、交番順序を承認する際に違和感はなかったのか。
- ◆ 交番順序は東京車掌区の計画担当が作成しているのか。
- ◆ 乗務員の声を前広に聴いた上で作成できないのか。

## 会 社

- 終電行路が続くことは把握している。
- 行路内容よりも労働時間などが規定内に収まっているかをチェックしている。
- 東京車掌区の計画担当を中心に作成している。
- 乗務員の声を聴きながら行路内容や交番順序を検討している。行路内容や労働時間、出退勤時間などバランスを見た結果、今回の交番順序になった。

8. 「その他時間」のある21行路と118行路がどちらも2組交番に入った理由を明らかにすること。また、全乗務員が均等に担当するように1組、2組どちらの交番にも設定すること。

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

- ◆ なぜ、2行路ともに2組の交番に入ったのか。
- ◆ 提案時には1行路であったが、ダイヤ改正交渉時には「2行路にする」と言われた。1行路で良かったのではないか。
- ◆ 団体交渉で回答したことが、行われていないのは問題だ！確認事項が変わるならば、修正回答するべきだ！

## 会 社

- 多くの人に経験してほしいため、それぞれの交番に入れる予定だったが、行路内容や労働時間を検討した結果、2組の交番に入れることになった。
- それぞれの交番に入れるのもあるが、多くの人に経験してもらいたい考えは変わっていない。
- 今後はこのようなことがないようにしていく。



11月15日  
東地申第13号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「東京車掌区」団体交渉を行う！ その④

9. 「その他時間」については乗務前や乗務途中には設定せず、乗務終了後の設定とすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

## 組 合

- ◆ なぜ、乗務前や乗務途中に設定したのか。
- ◆ 乗務前に設定することは、その後の乗務の阻害要因になるため乗務終了後に設定するべきだ。
- ◆ 乗務終了後に設定してほしいという声が多ければ、乗務終了後に設定することは可能なのか。
- ◆ 現場では、誰に意見を伝えれば良いのか。

## 会 社

- 設定時間は乗務開始前や乗務間合い、乗務終了後のどこかに限定するものではない。行路を作成し、作業できる時間を検討した結果、今回の時間に設定した。
- その他時間終了後から乗務までの間に1時間程度の時間をとっているので問題ないと考えている。
- 労働時間などのルールが守られれば、設定することは可能である。
- 管理者に伝えてもらえれば、情報共有できる。

## 【設 備】

1. 茅ヶ崎駅の客下り15両及び客上りのITVについて、画面が下を向きすぎているため、乗務員室から見た際に画面が暗く見えることから改善を図ること。

回答：現時点で、茅ヶ崎駅の客下り15両および客上りのITVについて改修する計画はないと聞いている。

## 組 合

- ◆ 現状の認識を示すこと。
- ◆ ホーム上だと綺麗に見えるが、車両に乗り込むと暗く見えてしまう。モニターの角度は変えられないのか。

## 会 社

- 陽が低い時間の日差し対策で、画面を下に向けている。
- モニターの角度の問題より、橋上駅舎のため明暗差ではないかと考えている。乗務員から声が多くあがれば、検討する必要があると考えている。

2. 左側ドア開扉となるホームのITVについて画面の並び順を統一すること。

回答：現時点で、ITV画面の並び順を統一する考えはない。

## 組 合

- ◆ 現状の認識を示すこと。
- ◆ 視線移動が少ないように、車両に近い側に遠い車両を移すべきだと考える。

## 会 社

- 並び順について、特に決まりがあるわけではない。設置する位置や並び順などを総合的に判断して立会い時に決めている。
- 特に決まりはない。立会い時に決めている。

次期ダイヤ改正に向けて、輸送品質の向上と安全で働きがいある

労働環境を確立するために、声を上げ続けよう！