



2月24日 東地申第52号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【丸の内車掌区】団体交渉を行なう! その①

1. 丸の内車掌区の標準数を明らかにすること。

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、年間を通じた平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当たりの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

### 組 合

- 昨年は「乗務」となり、今改正では提案箇所体制となり、必要な要員が確保されているかが分からなくなった。引き続き標準数で示すべきである。

### 会 社

- 柔軟な働き方の趣旨を踏まえ、今までの示し方ではそぐわないため、今回は1日当たりの出面数で示している。また、必要な要員については責任をもって確保していく。

## 必要な要員については会社が責任をもって確保することを確認!

2. 丸の内車掌区における、乗務員の業務等の見直しの変更点及び乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更点について、以下の通り明らかにすること。

(1) 徒歩時間

- ① 各駅の詰所から乗継箇所
- ② 各本区から乗継箇所(準備・整理)

回答: 安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行うものである。また、必要な労働時間は確保して行く考えである。

3. 明けの乗務における輸送安全の観点から、京葉線泊行路の睡眠を目的とした乗務の中断は着発6時間以上を確保すること。また、横須賀総武快速線担当運転士の旧東京電車区泊行路を丸の内車掌区泊とし、丸の内車掌区車掌の泊行路を京葉B3階(旧東京電車区)泊とすること。

回答: 乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。なお、現時点で東京電車区の寢室を使用する考えはない。

- 睡眠時間の拡大はできているのか?

- 今改正で朝夕の時間帯の列車ダイヤ、本数の削減はないため大きな拡大とはなっていないが、区所調整や持ち替えを行い平日4行路で9分、8行路で10分拡大している。



2月24日 東地申第52号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【丸の内車掌区】団体交渉を行なう! その②



### >> 3項の続き

- 検証交渉でも議論したが旧東京電車区の寢室を使用することにより、睡眠時間の拡大が出来るため変更できないのか? 予備部屋が多く問題はないと考えている。
- 工事のスケジュールは把握しているのか?

- 移転の過渡期のため、寢室が大幅に余っているという認識はない。今後工事の進捗状況により状況は見ていきたいと考えている。
- 開設の直前まで工事は行くと聞いている。

4. 継続乗務は生理現象など考慮して、以下の乗務列車に折り返し時分の余裕を持たせること。

- ① 平平・平休4行路(1920Y~2220Y)
- ② 平平・平休6行路(2123Y~2323Y)
- ③ 休平・休休6行路(1817A~2017A)

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。なお、必要な折り返し時間は確保している。

- 各行路の折り返し時間は何分設定しているのか?
- 連続乗務であることから、集中力を維持するためにも1往復で乗務の中断が欲しい。
- 支社間の調整は難しいのか?

- ①は18分 ②は19分 ③は16分であり必要な時間は確保している考えである。
- 提案時から検討を行った。区所とも調整して行路は作成している。
- 調整は行った。食事時間の拡大を実現するため、このような行路設定となっている。

5. 平日32行路、休日34行路の拘束時間・乗務キョ・乗務時間ともに他の行路よりも長く、他の行路との差が大きいため、労働時間の平準化を図ること。

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。

- 提案時から変化はあるのか?
- 拘束時間が短くても、他の行路とのバランスが悪い。

- 武蔵野線については、ダイヤに変化がないため大きな変更はないが、持ち替え等をした結果、32行路は22分、34行路は34分拘束時間が短くなっている。
- 日中帯の東京口の列車が20分ヘッドのため大幅な削減はできない。さいたま車掌区も同様である。支社としても拘束時間が長いという認識はある。今後、ダイヤの変更があれば引き続き検討していく考えである。

2月24日 東地申第52号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【丸の内車掌区】団体交渉を行なう! その③



6. 在宅休養時間確保の観点から、自宅から出退勤できる昼間帯に乗務する日勤行路を増とすること。

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。

- 現行は平日の2行路しか設定がない、増やすことはできないのか？
- 日中帯は列車本数が少ないため、日中帯の日勤行路の設定は難しい。今後ダイヤの変更があれば引き続き検討していく考えである。

7. 新人車掌・転入者の養成、安全安定輸送確保の観点から、行路数の増および現在丸の内車掌区が宿泊していない箇所に宿泊する行路を設定すること。

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。

- 今改正でも泊地の変化はないが行路数の拡大など検討はしているのか？
- 京葉線についてはダイヤの見直しを行っており、朝通勤時間帯から日中帯にかけて本数が削減されていることから、行路数を増やすことは考えていない。

8. 新型コロナウイルス感染症拡大防止のため便乗列車の指定は1列車につき1名(線見・見習いを除く)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。

- 複数便乗の列車はあるのか？ある場合の区間は？
- 調整を行ったが複数便乗の列車は存在する。  
①休日の6行路1002Y 蘇我～東京駅間  
②38行路570E 新習志野～南浦和駅間  
(この列車にさいたま車掌区が新習志野～西船橋駅間便乗)①については4分後に次の列車はあるが、区所とも調整をし、退区が遅くなることから提案通りで対応としている。  
②については、後行路があるため解消は難しい。検証交渉で申し入れのあったことであるので支社としても意識してみている。
- 客室便乗については問題ない。当直や指令などに連絡するなどの対応は行って欲しい。
- 基本的には区所で設定はできるが、輸送の安定性の観点から支社で決めることもある。
- 前列車便乗や客室便乗など区所で幅を持たせられないのか？
- 便乗列車の設定については区所で決められるという考えは変更ないのか？

2月24日 東地申第52号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【丸の内車掌区】団体交渉を行なう! その④

### ✓【設備】

1. 新習志野駅4番線・二俣新町駅2番線・新座駅上下ホームの先頭車付近には屋根がないため夜間はホーム上が暗いことから改善すること。

回答:新習志野駅4番線・二俣新町駅2番線・新座駅上下ホームの先頭車付近に屋根と照明は設置する計画はないと聞いている。

➤ 列車のドアが閉扉したときに暗いため改善はして欲しい。

➤ 現地を確認したが、安全を確保できると考えている。関係支社には伝える。

2. 武蔵野線新小平駅上りホームの視認性向上のため照明とITV設置位置を車掌寄りに移設すること。

回答:武蔵野線新小平駅上りホーム照明とITVを移設する計画はないと聞いている。

➤ 引き続き関係支社には要望として伝えて欲しい。

➤ 関係支社には伝える。

3. 東京駅地下3階の乗務員用トイレを増設すること。また、折り返し設備のある駅についてはトイレを整備すること。

4. 台風や地震災害などの情報共有の為、丸の内車掌区食事室にテレビを再設置すること。

回答:現状で対応されたい。

➤ 東京駅のトイレについては時間帯によって混雑することもあるので増設して欲しい。

➤ 現地を見たが、それほど混雑している認識はない。他区詰所や一般のトイレを使用するなどの対応は引き続きお願いをしたい。

➤ テレビの再設置はできないのか?

➤ ラウンジにもあるので現状で対応をして欲しい。

5. 列車無線受信装置が無いことから異常時に状況把握のため、当直執務スペースに列車無線受信装置を設置すること。

回答:在来線デジタル列車無線受信機を設置する計画はない。

➤ 輸送障害時に情報の取得、迅速な対応のため設置をして欲しい。

➤ 在来線デジタル列車無線受信機が無いことによる業務への支障はないと聞いている。そのため、設置計画はない。