



2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【我孫子運輸区】  
東地申第35号 **団体交渉を行う！①**

### 交渉の 特徴点

- ✓ 併合時にゆとりがないことは認識している。拡大できるものは拡大していく。
- ✓ その他時間の業務内容は、環境整備などを考えているが、現状行っているものが基本。
- ✓ 成田線（我孫子口）の駅体制変更では、線路内落とし物拾得はならず、車いす対応は駅社員が行う。
- ✓ 指令からの乗務員への必要な情報の連絡や運休に関する通告の取扱いは運転士と車掌で異なることは良くない。安全に対する認識は同じである。通達については検討していく。

### 【共通】

1. 2024年3月ダイヤ改正の目的及び我孫子運輸区が担当する常磐快速線・成田線の主な変更点を明らかにすること。特に、列車本数削減に至る根拠を示し、お客様や関係する自治体等の理解を得ること。

回答: 2024年3月ダイヤ改正においては、輸送体系の見直しや輸送力の適正化を目的としている。なお、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おり、引き続き必要な対応は行っていく考えである。

### 組合

- ◆ 主な変更点は何か。
- ◆ 列車本数を減らす根拠は。
- ◆ 利便性はどうなるのか。
- ◆ 行路数の削減はどのように考えているのか。
- ◆ 併合時のゆとりは確保できているのか。
- ◆ 今回、改善しなかった理由は。
- ◆ 各自治体に削減の周知はしたのか。

- 平日快速、21時～22時台で上下1本ずつ計4本。休日17時～18時第1本、21時～22時上下1本合計6本減となっている。
- 21時～22時台が平均の乗車率が100%を切る。休日は、65%から75%で推移しているので本数減に至った。
- 利便性については、今後も維持していく。
- 削減しようとして削減をしているわけではない。列車ダイヤに縛られ、削減になっている。
- ゆとりがないことは承知している。3分ではギリギリの認識。拡大できるものは拡大していく。
- 首都圏本部としては認識している。引き続き状況を見ていく。
- 各自治体には伝えている。

### 会社

2. 行路分割機能を使用した行路について行路番号および出退勤時刻を全て示すこと。また、育児介護勤務者の働きやすさと技量維持を目的に育児介護行路は柔軟に設定し働きやすさを実感できる行路作成と勤務指定を行うこと。

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

- ◆ 行路番号や出勤時間が分からないとどういう働き方なのか見えない。
- ◆ 行路が抜かれていても出退勤は変わらないのか。
- ◆ 勤務時間は短くなるが、勤務形態は変わるのか。

- 分割行路など、新しい施策を社員が考えていることは承知している。勤務発表の2月25日に出退勤を示す。内容については、3月訓練でお知らせする。
- 短時間行路の設定は変わらない。また、出退勤も変わらない。
- 労働時間中に何もしないとはないが、その他時間と同じ運用である。

### 会社



2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【我孫子運輸区】  
東地申第35号 団体交渉を行う！②

### 3. 行路内に指定されている、その他時間の業務内容を示すこと。

回答:業務のさらなる融合と連携に向けて、上長の指示する業務を行うこととなる。

<b>組合</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ <u>その他時間の業務内容を何か考えているのか。</u></li><li>◆ 対象行路はどれか。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ <u>環境整備などを考えているが、現状行っているものが基本になる。</u></li><li>➢ 車掌は73行路の明け、運転士は28行路の明け部分である。</li></ul>	<b>会社</b>
-----------	--	--	-----------

### 4. 2024年3月に実施が計画されている成田線(我孫子口)の駅体制変更について必要な周知と教育を行うこと。

回答:必要な周知・教育は行っていく考えである。

<b>組合</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 具体的には。</li><li>◆ <u>線路内落とし物拾得などはやるのか。</u></li><li>◆ <u>車いす対応は。</u></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 東我孫子まで、成田統括センターとなる。</li><li>➢ <u>線路内落とし物拾得はやらない。</u></li><li>➢ <u>駅社員が対応している。</u></li></ul>	<b>会社</b>
-----------	--	---	-----------

### 5. 運行管理とお客サービスに必要な情報は指令から乗務員に連絡すること。特に上野東京ライン運休に関する通告の取り扱いを2024年3月ダイヤ改正までに再周知すること。

回答:運転取扱実施基準に則り対応している。なお、引き続き必要な情報提供は実施していく考えである。

<b>組合</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 指令からの情報提供は必要であるという認識か。</li><li>◆ 運転士と車掌の取扱いを統一するため、通達を出してもらいたい。</li><li>◆ 運転取扱実施基準の何条なのか。</li><li>◆ 運転士と車掌の取扱いが違うが何を根拠にやっているのか。</li><li>◆ 今後、取扱いについては書面化するのか。</li><li>◆ <u>運転士と車掌で取扱いが違うことは良い事なのか。</u></li><li>◆ <u>安全につながることであるので、通達を出すべきだ。</u></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 情報提供は必要である。</li><li>➢ 通達については出さない。</li><li>➢ 24条である。</li><li>➢ システム上、通告が出せない。よって、打合せで読み変えるようにしている。</li><li>➢ 今後については、検討していく。</li><li>➢ <u>運転士と車掌で取扱いが違うことは良くない。</u></li><li>➢ <u>安全に対する認識は同じである。検討していく。</u></li></ul>	<b>会社</b>
-----------	--	---	-----------

### 6. D-TACの表記内容について必要な点については職場で工夫・改善すること。

回答:必要により関係個所に伝えていく。

<b>組合</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 運転士と車掌で表記が違うのはなぜか。</li><li>◆ 統一することはできるのか。</li><li>◆ システムの改修はどこが行うのか。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 表記の違いは、旧運車部と旧営業部の違いからである。</li><li>➢ 乗務員から区長、副区長に言ってもらいたい。</li><li>➢ システムの改修については、首都圏本部で行っている。</li></ul>	<b>会社</b>
-----------	---	---	-----------



### 2月20日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【我孫子運輸区】 東地申第35号 団体交渉を行う！③

7. 成田線における下記の区間運転時分を改善すること。また、成田線の運転時分については下記に記載した区間以外の課題もあることから我孫子運輸区の管理者及び指導担当が調査を行い、結果を乗務員と共有し事故防止に努めること。

- ①上り新木駅(1番)～湖北駅間の運転時分を3分30秒以上に設定すること。
- ②上り新木駅(2番)～湖北駅間の運転時分を3分45秒以上に設定すること。
- ③上り下総松崎駅～安食駅間(場内信号機進行現示)の運転時分を4分00秒以上に設定すること。

回答:必要な運転時分は確保している。

<b>組合</b>	◆ 改善された部分はどこか。	➤ 昨年に比べて今年度は本数を減らしてきた。具体的には①3分30秒未満の列車については、32本から26本になった。②については変わらない。③4分未満については8本から1本になった。	<b>会社</b>
-----------	----------------	--	-----------

【運転士】

1. 平日21行路の夕食を目的とした乗務の中断時間拡大のため、1885Hから2085Hを1988Hから2089Hに変更すること。

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。

<b>組合</b>	◆ 検討したのか。	➤ 現場と意見交換し、この点は検討している。少しでも拡大していきたい。	<b>会社</b>
-----------	-----------	-------------------------------------	-----------

2. 休日26行路の時間僅少解消のため1933Hから2233Hを885Mから894Mに変更すること。

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。

<b>組合</b>	◆ 検討はしたのか。 ◆ 下りから上りへの移動のため、時間が厳しい。休憩ではなく移動で終わってしまう。	➤ ここは難しい。HとMのわたりを作らないように作成している。 ➤ 少しでも拡大できるように検討していく。	<b>会社</b>
-----------	--	--	-----------

3. 15行路については平日と休日の退区時間に1時間程度の違いがあることから休日明け部分を改善すること。

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。

<b>組合</b>	◆ <u>検討した結果はどうか。</u> ◆ なぜこのような設定になったのか。	➤ <u>現場と調整をした。なるべく縮まるように設定した。</u> ➤ 列車ダイヤの設定上そうってしまった。	<b>会社</b>
-----------	--	---	-----------

4. 休日25行路の睡眠を目的とした乗務の中断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、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

<b>組合</b>	◆ 検討したのか。	➤ 検討はしたが、他の行路がきつくなってしまう。	<b>会社</b>
-----------	-----------	--------------------------	-----------

5. 上野駅8番線のATS-P地上子が長時間に渡って使用中止になっていることから、2024年3月以降は輸送混乱時も含めて上野駅8番線を使用しないこと。

回答:上野駅8番線のATS-P地上子については、使用停止解除済みである。

<b>組合</b>	◆ 使用停止解除済みという事は直ったということか。	➤ 直った。しかし、半導体不足などで時間がかかってしまう課題がある。特に使命を持っている地上子を優先的に直しているため遅くなった。	<b>会社</b>
-----------	---------------------------	---	-----------



2月20日

### 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【我孫子運輸区】

東地申第35号

### 団体交渉を行う！ ④

車  
掌

1. 53行路、54行路を設定した理由を示すこと。また、この行路設定が他の行路の睡眠や食事を目的にした乗務の中断時間等に影響が出ることから改善を図ること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

組  
合

◆ 作るうとして作っている行路と認識している。53行路と54行路を作った理由は。

➤ 行路分割機能を設定するために、今回この行路を作成した。

会  
社

2. 東地申6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での議論経過を踏まえ事業便業務を行う列車の改善点について示すこと。

回答：2024年3月12日の千葉支社成田エリアの体制変更に伴い、事業便の取扱いについては変更を予定していると聞いている。

組  
合

◆ 具体的な変更点は。

➤ 基本的に布佐駅に集約される。区間についての変更はない。

会  
社

3. 労働実態と乖離していることから成田駅の折り返し時分が20分未満の場合は折り返し時間として行路表に記載すること。

回答：乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。なお、必要な労働時間は確保している。

組  
合

◆ 労Bでなく、労Aにしても良いのでは。

➤ 状況を見て詰所に行っている人は少ない。実態に合わせた労働時間となるので、乗務員室にいれば、次の改正で検討の余地はある。

会  
社

4. 業務量の平準化の観点から以下の①～⑤の行路を改善すること。また、⑥、⑦の睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。①平日61行路 ②平日63行路 ③平日65行路 ④平日66行路 ⑤休日63行路 ⑥63行路(平日、休日) ⑦72行路(平日、休日)

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

組  
合

◆ 改善できた点は。  
◆ 便乗を入れると450キロを超えてしまう。

➤ ①～③は松戸泊まり。1行路は拡大できた。全体的なバランスを見て配慮しながら作成はしている。  
➤ 平準化に努めていく。

会  
社

5. 65行路(平日2142Hから897M、休日2160Hから897M)の継続乗務を解消すること。

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

◆ 直通は解消したが、1本戻った。この行路は品川折り返しが短い行路である。

➤ 現場主体で作っている。首都圏本部としても解消を伝えしたが、現場としては睡眠時間の拡大を優先させたと聞いている。今後も検討していく。

会  
社

6. 433Hで実施してきた3/4スイッチ扱いを2024年3月ダイヤ改正以降は行わないこと。

回答：「3/4スイッチドア閉扉の取扱いについて」(2023年8月9日首鉄MB第769号通達)に則り、取り扱うこととなる。

組  
合

◆ やるのか、やらないのか。  
◆ 通達が出されて変わるということか。  
◆ 通達が出される前に訓練で周知されることがある。それはどういうことか。  
◆ 通達が出されて以降、作業が変わるという事で良いのか。

➤ ダイヤ改正が変化点。取扱い内容は検討している。変更の場合は通達を出し、取扱いは訓練で周知する。  
➤ その通りである。  
➤ 8月の通達は、その前に出された通達が分かりづらかったため、再度わかりやすく出した。  
➤ その通りである。

会  
社

**職場からの検証を通じてより良い輸送サービスをつくり出そう！**