



「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

2月19日

東地申第41号

「東京車掌区」団体交渉を行う！①

交渉の 特徴点

- ✓ 旧上野運転区の庁舎への移転についての設備は「1項」を参照。
- ✓ 東京駅での待機場所と設備、両替や貸与品の故障等については「3項」と「4項」を参照。
- ✓ サンライズ号、湘南号（14両）の乗務体制は現行体制で問題なく対応可能と回答。
- ✓ 時短勤務者や兼務者への横須賀線の乗務機会は、変形日勤で一山一緒に乗務する等検討。
- ✓ ITVの設備については、現行で対応可能であると認識していると回答。

1. 2024年3月ダイヤ改正以降、旧上野運転区庁舎へ移転となるが間内レイアウトならびに設備について明らかにすること。

回答：引き続き、必要な説明・周知は実施していく考えである。

組合

- ◆ 現時点で決定していることを明らかにすること。
- ◆ 周知について決まっていることを明らかにすること。間内レイアウトを示すこと。
- ◆ 洗濯機、乾燥機は設置するのか。
- ◆ 汚れてしまい、洗わなくてはならないこともあると思うが設置しないのか。
- ◆ 濡れたものを乾かすスペースは設置するのか。
- ◆ 寝室は前泊や内勤者が泊まることになっても対応できるだけの十分な部屋数があるのか明らかにすること。
- ◆ 上野運転区時代には女性休養室などはなかったが、女性設備について明らかにすること。

- 間内レイアウトについては、旧上野運転区の跡地を使用することから大きな変更はない。また、什器についても基本的にはそのまま活用し、古いものは他区所からの転用で整備を行う。
- 間内レイアウトを示す考えはない。職場でフロアごとのレイアウトについては周知を行っている。
- 洗濯機、乾燥機は業務上の特性も考えて設置しない。
- 車両職などと違い、大きな汚れは発生しないと考えている。十分な枚数を貸与しているが、万が一汚れた場合は、管理者に申告すれば予備の制服を渡して対応する。
- 設置するかも含め、現場で検討を行う。
- 十分な部屋数は確保できていると考えている。
- 一年程度しか使用しないことから、新たに女性休養室は整備しない。女性は上野運輸区の設備を使用するように考えている。なお、女性ロッカー、トイレについては整備されている。

会社

2. 2024年3月ダイヤ改正以降、旧上野運転区庁舎へ移転となるが移転後の折り返し時間について全て明らかにすること。

回答：必要な労働時間は確保していく。

組合

- ◆ 具体的に明らかにすること。
- ◆ 上野運輸区よりも先にあることから、それよりも長いと考えてよいか。

- 25日以降に準備時間一覧が示されるので確認をして欲しい。
- そうなる。

会社



2月19日
東地申第41号

「2024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！ ②

2項の続き

組合

- ◆ ホームごとに決めているのか、それとも最速で決めているのか。
- ◆ 指定通路について明らかにすること。
- ◆ 上野駅での時間僅少時に待機する場所はあるのか。

- 北行は5番線、南行は10番線とし、最速で決めている。また、山手線便乗もあるため、それぞれ最速で決めている。
- 現状の上野運輸区からの指定通路を伸ばした形になる。
- 基本的に本区に戻るようになるが、場合によってはホームで待機することになる。

会社

3. 2024年3月ダイヤ改正以降、旧上野運転区庁舎へ移転となるが東京駅での待機場所ならびに設備について明らかにすること。また待機場所変更に伴う折返し時間について全て明らかにすること。

回答：東京駅での待機場所については、N-CTCビル9階（現東京車掌区会議室）を基本とし、必要な設備の整備は行っていく考えである。なお、必要な労働時間は確保していく。

組合

- ◆ 具体的に明らかにすること。
- ◆ 現状、会議室内に水回りが無いが整備するのか。
- ◆ 折返し時間と指定通路を明らかにすること。
- ◆ エレベーター使用時の待ち時間は考慮されているのか。
- ◆ 訓練棟にある臨時食事室や会議室、シュミレーター室は使用するのか。
- ◆ 喫煙所はどこに整備するのか。

- N-CTCビル9階の現東京車掌区会議室を詰所として使用する。また、ポットや電子レンジ、冷蔵庫など必要なものは整備する。
- 隣にある東京新幹線運輸区の設備を使用することになる。
- 折返し時間については、25日以降に準備時間一覧が示されるので確認してほしい。なお、乗り出し時の東京駅では時間があまりないのでUT詰所で時間を取っている。また、指定通路は現行の東京車掌区からの指定通路を伸ばした形になる。
- 余裕をもって折返し時間は設定している。
- 臨時食事室は引き続き使用する。会議室とシュミレーター室は間内改良工事に含まれるため使用できない。
- N-CTCビル8階にあるものを使用する。また、他区の乗務員は訓練棟の旧喫煙所を再整備する。

会社

4. 東京駅での待機時、つり銭の両替や車内改札用 POS 端末の故障、業務用タブレット故障などが発生した場合の対応方を明らかにすること。

回答：状況に応じて対応することとなる。

組合

- ◆ 具体的に示すこと。
- ◆ 両替についてはどうするのか。
- ◆ バッテリーや充電器を詰所に置くことは考えていないのか。

- 基本的には本区から届けることになると考えている。
- 丸の内運輸区で対応することを検討している。
- 詰所で充電ができるように検討をしている。

会社



2月19日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第41号

「東京車掌区」団体交渉を行う！ ③

5. 現行東京車掌区に宿泊している他区乗務員のダイヤ改正以降の宿泊地と、宿泊時の管理体制(点呼など)について明らかにすること。

回答: 休養室はN-CTCビル8階とし、現東京車掌区前に電話点呼が行えるスペースを設置していく。

組合

- ◆ 起床点呼時に待ちが発生しないようにすること。
- ◆ 点呼待ちが発生し、点呼時間に間に合わない場合の取扱いはどうするのか。
- ◆ なぜ点呼場所をN-CTCビル内に設置しないのか。

- スペースの問題はあるが、点呼待ちが発生しないように複数人が点呼できるように整備をする。
- 当直に電話をし、状況を伝えてほしい。
- 現行の東京泊と極力やり方を変えないために、現東京車掌区の至近に点呼場所を設置することにした。

会社

6. 2024年3月ダイヤ改正において湘南新宿ラインの東海道線直通列車に乗務することとなるが、乗務にあたり計画されている教育・訓練のスケジュールについて明らかにすること。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: 必要な教育・訓練は実施していく。

組合

- ◆ 具体的に決まっていることを示すこと。
- ◆ 異動者が多く、不安な乗務員が多い。ビジュアル教材ではなく、現地で確認するようにすること。
- ◆ 新宿の設備確認はどのように行うのか。
- ◆ ダイヤ改正までに全乗務員に教育が終わるのか。

- 2月21日からN-CTCビルの設備の確認、新宿駅1番線から4番線の設備確認を行う。また、3月の訓練でそれ以外の駅をビジュアル教材で行う計画である。
- 不安があるのは理解する。3月訓練でしっかり周知を行い、不安の無いようにしていく。
- 新宿駅まで行き、資料を見ながら確認を行うと聞いている。
- ダイヤ改正までに終わらせたいと聞いている。

会社

7. 特急「湘南」の上り列車(14両編成)については改札担当車掌を乗務させること。

回答: 現時点で、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

- ◆ 考え方を明らかにすること。
- ◆ 検証交渉時に未巡回が4割程度であると回答していたが、変化はあるのか。
- ◆ 職場では「巡回はできる範囲で」と言われている。お客さまから未巡回に対するご意見も出されているが、今後の対策について明らかにすること。

- 基本的に大船～品川間で1巡回できると認識しており、1人乗務で問題ないと考えている。
- 8割程度は付属編成まで巡回できている。
- 大船発車後に一番前まで行き、車内巡回を行ってほしい。改札することだけが目的ではない。未改札と未巡回は切り離して考えてもらいたい。

会社



2月19日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第41号

「東京車掌区」団体交渉を行う！ ④

7項の続き

組合

- ◆ 異動者や若手からは「一番前まで行って、品川到着までに戻って来れるか不安」だという声が出ている。車内改札のスキル向上や教育体制も含めて検討するべきだ。

- スキル向上が難しいのは認識している。現場と調整しスキル向上のための訓練も検討していく。

会社

8. 特急「サンライズ瀬戸・出雲」については下り列車は3名、上り列車は2名乗務とすること。

回答:現状の乗務体制で対応可能と考えている。

組合

- ◆ 考え方を明らかにすること。
- ◆ 上り列車は1人乗務のため、車警の対応一つにしても時間がかかる。異常時対応のためにも複数人乗務とすること。
- ◆ 上り列車はリネンの使用数を記入することになっているが、乗務終了後に当直に報告する形に出来ないのか。また、東海の車掌がリネン使用数の集計をして来ないことが増えている。

- 未巡回等も発生していないため、現状の体制で対応可能と考えている。
- 指導されている取扱いに則ってもらえれば、現状の体制で対応可能と考えている。
- JR四社でコミュニケーションを取る場があるので話をしていく。

会社

9. 波動運用に関わる要員の考え方について明らかにすること。また波動輸送に対する要員配置については余裕を持たせること。

回答:年間を通じた平均的な業務量やお客さまのご利用状況を勘案しており、必要な要員は確保していく考えである。

組合

- ◆ 波動要員の算定の考え方を明らかにすること。
- ◆ コロナ前と比較して増えているのか、減っているのか。
- ◆ 今改正で、波動の担当区間に変更はあるのか。
- ◆ この間、波動の教育もほとんど行われておらず、乗務できる人が減っていることから今後の教育の考え方を明らかにすること。

- 2022年11月から2023年10月までの実績で算定している。
- 波動車が減っているなどの環境の変化もあり、設定本数は減っている。東京車掌区で言えば、2月と8月は苦勞を掛けているが、年間を通じた平均的な業務量で見ている。
- 変更はない。
- 踊り子・湘南号やNEXなどの優等教育、総武快速線の教育などで負担をかけ、なかなか波動の教育が出来なかったのは認識している。引き続き、優等教育などはあるが、計画的に教育を行っていく。

会社



2月19日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第41号

「東京車掌区」団体交渉を行う！ ⑤

10. 休日に「その他時間」の設定がある行路を設けていない理由を明らかにすること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組合

- ◆ 休日に設定していない理由はあるのか。
- ◆ 上野に移転するが、具体的にすることは決まっているのか。

- 拘束時間や労働時間、全体的なバランスを勘案し設定している。今改正では、休日は日勤行路が一つ欠行路となることや拘束時間が長くなってしまふことから設定していない。
- 現場で決定することだが、企画業務や上野駅での案内になると考えている。また、上野運輸区と同じ時間に設定し、連携して活動できるようにもしている。

会社

11. 分割行路に指定することを前提として東京駅から上野駅間に便乗を指定する行路については、上野駅での乗り継ぎ時間について僅少とならない行路を指定すること。また分割行路を分割して運用しない場合は、行路途中の東京駅から上野駅間の便乗は行なわないこと。

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。なお、分割しない行路上において、東京・上野間の便乗は設定しない。

組合

- ◆ 提案されたクロスでは東京ー上野間の便乗があったが、行路分割をしない場合は便乗がないということで良いのか。
- ◆ 現場で使用する方の勤務実態や希望で示されているものと違う行路が分割されることもあるのか。

- 行路分割しない場合は、便乗は発生しない。職場が上野に移転する関係でシステム上、提案したクロス上は便乗があるようになってしまった。
- 現場とコミュニケーションを取って、希望の時間に近いところで設定はしている。ただ、今後変わっていくことはある。

会社

12. 分割行路を湘南新宿ライン乗務行路に設定していない理由を明らかにすること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組合

- ◆ 設定しない理由を明らかにすること。
- ◆ 時短勤務者や兼務者が横須賀線の乗務機会がなくなってしまうが、どのようにフォロ一するのか明らかにすること。

- 分割すると便乗が多くなり、上野での行先地の時間が短くなってしまふ。持ち替えも検討したが列車本数が限られており、他の行路への影響が大きいため設定しないこととした。
- 変形日勤時に一山を一緒に乗務するなど、検討を行っている。

会社



2月19日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第41号 「東京車掌区」団体交渉を行う！ ⑥

13. 以下の行路について乗務列車の変更を行うこと。

- ①平日 23 行路を 21 行路とし、便乗 1923E を便乗 1921E とすること。 ②平日 21 行路を 22 行路とすること。
- ③平日 22 行路を 23 行路とすること。 ④休日 14 行路を、便乗 1857E 東京駅 1859E 熱海駅 1882E 東京駅 1599E 以下提案通りとすること。 ⑤休日 15 行路を、便乗 1863E 東京駅 1865E 熱海駅 1634E 東京駅同便乗 1634E 上野駅便乗 1947E 東京駅 1649E (熱海泊)1550E とすること。 ⑥休日 16 行路については、便乗 1865E 東京駅 1867E 熱海駅 1642E 以下提案通りとすること。 ⑦休日 19 行路については、便乗 1561E 東京駅 1563E 熱海駅 1920E 東京駅 1637E 以下提案通りとすること。 ⑧休日 23 行路を 21 行路とし、明け場面を 1521E 熱海駅 1580E とすること。 ⑨休日 21 行路を 22 行路とすること。 ⑩休日 22 行路を 23 行路とすること。 ⑪休日 24 行路については、便乗 1571E 東京駅 1573E 平塚駅 1630E 東京駅 1621E 国府津駅 1944E 東京駅 739M(国府津泊)1532E 東京駅 1541E 小田原駅 1862E とすること。 ⑫休日 25 行路を 26 行路にし便乗 1649E を便乗 1947E とすること、26 行路を 25 行路にすること。 ⑬休日 112 行路については、便乗 1553E 東京駅 1555E 平塚駅 1592E 東京駅 1585E 伊東駅 1670E 東京駅 741M 以下提案通りとすること。 ⑭休日 114 行路については、便乗 1565E 東京駅 1567E 平塚駅 1624E 東京駅 1897E 熱海駅 1668E 東京駅便乗 1649E(国府津泊)／便乗 727M 小田原駅 1844E 東京駅 1853E 品川駅便乗 1576E とすること。 ⑮休日 116 行路明け場面は、1821E 小田原駅 1846E 東京駅同便乗 1846E とすること。 ⑯休日 201 行路の 2847Y 平塚駅 2854Y 新宿駅 2861Y 小田原駅便乗 730M と休日 202 行路の 2845Y 平塚駅 2848Y 新宿駅 2857Y 小田原駅便乗を差し替えること。

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

- ◆ 変更できたものを明らかにすること。
- ◆ 提案された段階でなぜ、平日が出勤順になっていないのか。

- 現場でも差し替えを行っており、申し入れ通りとはなっていない。
- 「その他時間」を設定する行路の調整に時間がかかったためである。なお、現場で差し替えを行い、平日は出勤時間順になっている。

会社

「設備」

1. 以下の ITV について整備を行うこと。

- ①大船駅下り本線 9 から 12 号車を映す ITV で階段付近からの流動が見えづらいので、お客さまの流動が確認できるよう画角を広げること。 ②藤沢駅下りは画面の角度(縦)が下向きで乗務員室内から見づらいため、角度の変更を行うこと。 ③鴨宮駅下り 15 両用 ITV の先頭車両付近を映す画面のピントがやや合っていないため改善すること。 ④早川駅上り 15 両の ITV は光線状態や画面の小さいなど非常に見づらいため早急に改善すること。また車両の停止位置が停止位置目標より後ろになることが多く画面が遠いので設置場所を見直すこと。

回答：現時点で、大船駅下り本線、藤沢駅下り、鴨宮駅下り、早川駅上りのITV回収の計画はないと聞いている。

組合

- ◆ ①～④のITVについて会社の認識を明らかにすること。
- ◆ ④は、訓練の場などで「見づらい」と伝えていたが、首都圏本部へ届いているのか。
- ◆ 現場とコミュニケーションを取り、乗務員の声を把握し改善を行うこと。

- 現行の設備で対応可能と認識している。現場からの声をもとに課題がある個所については改善を図っている。
- 現場から意見は出ていない。しかし、1年半程前に画面の明るさを上げたと聞いている。
- 引き続き、改善していく。

会社