



2025 年 9 月 18 日 東地第申 4 号

「駅派出検査体制等の見直しに関する申し入れ」団体交渉を行う！

【東京総合車両センター】

1. 赤羽派出所の解消および東京・新宿派出所の体制変更について施策の目的を示し、施策実施の根拠を明らかにすること。

(回答) 駅派出検査については、車両不具合への迅速な対応により、安全・安定輸送を支える役割を担ってきたところであるが、取り巻く環境を踏まえ、これまでの対応レベルを維持しつつ、社員の活躍のフィールド等を拡大するため、駅派出検査体制等の見直しを実施するものである。

組 合	会 社
◆ <u>提案時に変革 2027 から勇翔 2034 に変わり施策を実施していくとあった。勇翔 2034 は二軸の経営をやって行く。その一軸は鉄道輸送業であり、駅派出業務はこれに直結する。赤羽派出所の解消について理由を詳しく聞きたい。</u> ◆ 赤羽派出所の設置経緯について示すこと。 ◆ 主な業務は添乗検査でなかったのか。 ◆ 東京と新宿派出所の体制変更について根拠を示すこと。 ◆ 品川派出所でフレックス制度を導入し 1 年経過した。施策実施の目的を達成し、上手く進んでいる認識か。 ◆ 赤羽派出所を解消した場合、近隣派出がカバーするとなっているようだが、近隣派出の業務量の増加の想定を示すこと。	➢ <u>根拠は、車両の置き換えや車両の二重系化が進んだことから車両の信頼性が向上したこと。大規模輸送障害につながるような故障はかなり減少した。情報発信の面で、IP 無線や Joi-Tab、異常時情報共有などのツールが整備されたので派出検査の役割が変わってきている。大規模輸送障害が発生した際は各派出検査合同の対応や、本所からの出動 体制が既に整っている。首都圏の派出検査体制をより効率的にすることから赤羽派出所を解消することとする。</u> ➢ 2005 年頃から京浜東北線の 209 系車両故障多発し輸送障害プロジェクトが発足した。東京エリアに対応するために各線区が走る赤羽駅に派出検査を設けて対応するという経緯である。 ➢ コンセプトとして添乗検査と、動いている車両の検査がメインであった。 ➢ 昨年に品川派出所の体制変更を実施した。東京総合車両センターの計画科と業務融合を行って多くの社員が本線のフィールドで活躍できるようになった。東京と新宿も同様のスタイルにすることとなった。 ➢ 品川派出所の体制変更は上手く進んでいる認識である。 ➢ 基本的に本線の対応レベルは下げない。現状、赤羽派出所は 1 日当り 2.75 件の申告対応。これが近隣の派出検査に割り振られる。均等にはならないが、東京・新宿・品川で 1 日当り 1 件程度の増加はあると思っている。その業務量は東京・新宿・品川で対応できていると考えている。



2025 年 9 月 18 日 東地第申 4 号

「駅派出所検査体制等の見直しに関する申し入れ」団体交渉を行う！

【1 項続き】

組 合

- ◆ 近隣派出で受け持つとあったが、他の派出が添乗しなければならない場合がある。赤羽派出所は輸送障害防止のために設置されている。異音や異臭の場合に添乗が必要となる。この場合に近隣の派出に添乗を依頼した際に、その派出は穴が開くことになる。「対応レベルは維持する」と言っているが、実質下がるのではないか。補完はどうするのか。
- ◆ 輸送障害が発生していれば本所・本区の出動はあると思うが、未然に防ぐためにスーパー派出として設置して判断してきた。車両が良くなっても見れるところは限られる。近隣派出から出すのは当然だが、しわ寄せがあるので維持できているとは言わないのではないか。
- ◆ 私たちと認識が合わないことを確認する。
新宿派出所と東京派出所のフレックス制度について、品川派出所と同じ作業ダイヤなのか。
- ◆ コアタイム前後はフレキシブルタイムである。間違いなくいるという時間ではない。品川派出所だけなら新宿や東京に人がいて申告を振れるが、コアタイムが全部一緒であると、どこも体制が取れていないということが発生しないのか。
- ◆ フレックスの導入は、東京総合車両センターの社員の活躍フィールドの拡大と、働き方が目的である。品川派出所で 1 年間実施してみて、担っている社員の方の満足度はどのくらいなのか。
- ◆ ヒアリングは全員に実施したのか。
- ◆ 計画科の社員が活躍フィールドの拡大と、働き方改革の面で施策を実施したが、プラスに転じているのか。担っている社員全員に聞くべきだ。常に高い業務レベルが求められているのは理解するが、フレックス制度の拡大を打ち出している以上、ヒアリングは個別に行うべきだ。
- ◆ フレックスタイム制を導入した派出の体制について、個別の振り返りは要請する。施策の目的に合致しないのであれば現行体制にすべきである。

会 社

- 赤羽派出所の有無に関わらず、同時多発的に発生した場合に同様のケースが発生し得る。動いている車の対応は基本、派出が行う。ただ、乗務員やお客さまの申告によって走行に支障があるものは列車を止めて近隣の派出検査が迎えに行くか、その他の車両センターが現地に向かって確認する。
- 各派出の作業量は見ている。対応可能と判断している。手一杯になるとは考えていない。
- そうだ。フレックスパターンとコアタイムは品川派出所と同じである。
- 現行の品川派出所で、そのような事象は発生していない。コアタイムは一緒になるが、そのようなケースは稀であると考えている。
- 振り返りは行っている。本線対応をやって視野は広がったという人もいる。計画科の業務を手待ちで行っているが、慣れるまで少し手につきづらいという意見もある。静かな環境で計画業務が進むという声もある。
- 全員ではない。
- 意見は「東京総合車両センター」へは伝えていく。過去にフレックスパターンの見直しをしていて反映はしているので、引き続き意見は聞いていく。



2025 年 9 月 18 日 東地第申 4 号

「駅派出所検査体制等の見直しに関する申し入れ」団体交渉を行う！

2. 駅派出所検査を担う社員の確実な育成のため、教育に関して指導と見習いは固定とすること。

(回答)引き続き、必要な教育・訓練は実施していく考えである。なお、現時点では指導担当者を固定する考えはない。

組 合	会 社
◆ 指導する人と教わる人が常に同じ組み合わせではない。教え方が変わる。教わる側の習熟度を鑑みると固定するべきだと思うが、回答では「考えはない」となっている。課題に対してはどのようにするのか。 ◆ 勤務上、難しいのか。 ◆ 経験者についているので固定する必要はないということか。 ◆ 発足当時、派出所経験者と計画科社員で組むとあったが、今も続いているのか。 ◆ <u>24 年 10 月実施前の団体交渉で「しばらくの間の体制」と言われていた。未来永劫ではないと思うが、交渉で言っているのが首都圏本部から東京総合車両センターには「しばらく」とは具体的にどのように示したのか。東京総合車両センターが判断するのは構わないが、交渉後に伝えたのか？</u> ◆ <u>団体交渉で言ったことはどこへ行ったのか。「しばらく」と答えたのは首都圏本部である。それでは皆さんと議論する意味がない。</u> 団体交渉の形骸化だ！ ◆ 月 2 回程度しか派出所に入らない。身についたものを忘れてしまう。思い出し教育を実施してほしいとの声がある。 ◆ 派出所ごとの特性もある。定期的な教育訓練を要請する。前提は安全である。電留線にも立ち入る。電留線の安全通路等の安全教育なしで品川派出所の施策はスタートしていた。後で教育をしている状態である。今後ないようにすること。	➢ 前段の机上教育は現車訓練も含めて指導者は固定している。その後の泊りの見習いだが、現実的に厳しい。経験者につくが、経験者であれば教育は問題ない認識である。 ➢ 現状よりもハードルは上がる。 ➢ そうだ。派出所 A 番は経験者でしっかりしている。 ➢ 計画科からの人数も増えたので、現在は必ずしもそうではない。 ➢ <u>首都圏本部からは具体的には言っていない。</u> ➢ 社員の習熟度を見て判断している。明確には伝えていない。派出所向けの定例的な教育を計画している。 ➢ 特性は承知している。新たに入る社員対象に現車訓練を実施している。安全教育についても実施する。

3. 車両の安全と品質の維持、輸送障害防止の観点から赤羽派出所の解消については中止し、現行通りの体制を維持すること。

(回答)車両センター等からの出動体制で対応可能と考えていることから、施策を中止する考えはない。

組 合	会 社
◆ <u>1 項の繰り返しになるが、会社は「本線対応レベルは維持できる」という主張だが、私たちは「赤羽派出所の解消により対応レベルは低下する」と考えている。回答は変わらないのか。</u> ◆ <u>対立で整理する。想定外を想像すると大きな輸送障害が発生した場合を考えなければならないが、会社は「できる」と言っているので絵に描いた餅にならないようにすること。</u> <u>安全計画にある想定外を想定するとあるが、解消するとして想定外を想像したものはあるか。</u>	➢ <u>対応力が下がるとは考えていない。</u> ➢ <u>想定外というよりは様々なケースを考えた。近隣の車両センターには解消の話はしていて、そういう前提で進んでいるということは話している。基本的には車両職場総体で対応していく考えである。</u>



2025 年 9 月 18 日 東地第申 4 号

「駅派出所検査体制等の見直しに関する申し入れ」団体交渉を行う！

【松戸車両センター】

1. 本施策の目的を示し、施策実施の根拠を明らかにすること。

(回答) 駅派出所検査については、車両不具合への迅速な対応により、安全・安定輸送を支える役割を担ってきたところであるが、取り巻く環境を踏まえ、これまでの対応レベルを維持しつつ、社員の活躍のフィールド等を拡大するため、駅派出所検査体制等の見直しを実施するものである。

組 合

◆ 目的と根拠を具体的に示すこと。

- ◆ 我孫子派出の活躍フィールドの拡大とは何か。
- ◆ 派出業務は残る。日中帯に電留に引き上げるが、本線対応レベルは維持できるということか。
- ◆ 確認する。いる場所が我孫子電留であると、本線出勤まで時間がかかるが、出勤の手段と出勤時間の想定は何か。
- ◆ 体制変更後の 1 日の作業ダイヤを示すこと。
- ◆ 第一は「本線対応業務」で良いか。
- ◆ 職場の人によって、認識が違っている。「日中帯は本線には行かない」と発言する人もいる。職場へ指導すること。

会 社

- 東京総合車両センターからの連絡で、車両の進化に伴い故障は減少している。情報発信に関しても進化し関係各所と連携ができる。よってホーム検査体制の見直しを行う。
- 我孫子電留での計画業務、臨修作業を担うことで本線以外の作業を担う。
- 第一優先は「本線対応業務」である。
- 手段は基本的には自転車である。出勤箇所もケースによるが、我孫子駅と天王台駅を想定している。我孫子までは 12 分、天王台までは 7 分を見ている。準備時間は除く。
- E 番…8:35～翌 8:05、F 番…9:15～翌 8:45。ホーム体制は E 番…8:35～10:00 頃、20:00 頃～翌 8:05、F 番…9:15～10:00 頃、20:00 頃～翌 8:45 である。
- そうだ。一番大事なのは「本線」である。
- 松戸車両センターには伝える。

2. 常駐体制がなくなることで本線対応の遅れが懸念されることから、現行の申告対応レベル維持のため具体的な対策を示すこと。

(回答) 指令等からの指示により、担当者が対応していく考えである。

組 合

- ◆ 物理的な足ロスがあり、申告対応の遅れが懸念される。対応レベル維持のための対策を示すこと。
- ◆ 電留での業務内容の想定を示すこと。

会 社

- 日中帯は我孫子電留で作業中である。作業でも計画業務であればすぐに本線対応できる場合もあるが、都度、指令と調整をして出勤していく。
 - バッテリーの交換や消耗品の交換は臨修業務で発生する。計画業務は車両管理システムを使った入力作業、車輪転削のデータ入力、検査記録の入力、消耗品関係である。
- 日中帯の連絡体制は当直がいるので、指令からの窓口は当直になる。ホーム検査社員へは当直から連絡を行う。電留では 2 名で作業しているケースを想定していて、1 名で出勤も検討している。



2025 年 9 月 18 日 東地第申 4 号

「駅派出所検査体制等の見直しに関する申し入れ」団体交渉を行う！

【2 項続き】

組 合

- ◆ 日中帯の業務は必要であるが、業務中断して行ける業務を想定して計画すべきだ。
どちらも、手離せない状況に陥ると対応レベルも低下する。出区する車にも影響があると支離滅裂である。
本線優先であれば、影響が出ない範囲で電留での作業を想定するべきだ。

3.本線出勤時は、常時 2 名での対応を基本とすること。

(回答)本線に出場する際の体制については、状況に応じて対応していく考えである。

組 合

- ◆ 出勤は 2 名であるべきと考えている。現行は 2 名なのか。
- ◆ 私たちは想定外も考えて、出勤する場合も 2 名で出勤し、リスク管理の面、後確認や工具チェックもしっかりやる必要がある。2 名体制は考えていないのか。
- ◆ 基本は 2 名を求める。Joi-Tab や指令とあったが、1 人で間違った判断をする場合がある。2 名ならば気づく。2 名が理想。誰が出勤人数を判断するのか。
- ◆ 解釈の問題かもしれないが、1 名が基本という話ではないで良いか。
- ◆ 想定内ならそれで充分だと思うが、1 人で出勤したら、想定外だったとなる場合もある。私たちは想定の外を考えている。追加要員を電留から来させるとなれば待つことになるのか。「レベルは下げない」と言うが、更なる足ロスだ。だからこそ、基本 2 名である。

会 社

- 2 名である。
- 基本動作や記録の方法で 1 名でも可能。1 名でもできる作業は多い。判断に迷う場合は指令や本区へ問い合わせができるツールもある。
- ケースによる。ホーム検査社員や管理者の判断による。
- 「基本〇名」という考え方はない。「適切な人数」という考え方。事象によって対応人数が変わる。
- 指令からの情報で人数は判断できる。適切な人数を出勤させる。

4.我孫子電留の執務スペース、休憩場所など社員の働き方や働き甲斐の向上につながるよう環境改善を行うこと。

(回答)引き続き、必要な設備の整備は行っていく考えである。

組 合

- ◆ 現行だと JR が 2 名、その他 JETS の社員もいる。
現場の声を聞くと現行でも狭く感じるようだ。2 名増であるとさらに手狭感が強くなる。

会 社

- レイアウト変更をしてスペースを生み出した。スタートはこれで行きたい。ただ、声は受け止める。
引き続き社員の声を反映させながら松戸車両センターと改良の検討はしていく必要があると認識している。

1.本申し入れに関する団体交渉を 2025 年 9 月 30 日までに開催すること。

(回答)具体的な提起があれば「労使間の取扱いに関する協約(令和 6 年 10 月 1 日締結)」に則り取り扱っているところである。

**車両の安全を確保し、良質な輸送サービスを提供できない体制は認められない！
職場から検証行動を展開し、安全で安心な鉄道と働きがいある労働環境をつくり出そう！**