



11月16日 「2022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18号

【東京車掌区】団体交渉を行う!(その1)

1. 横須賀線平日1651Sは混雑が激しいため、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

- ◆ この列車が混雑していることを認識しているのか。
- ◆ なぜ、ピーク時間帯に11両編成なのか。
15両編成に変更することは可能なのか。
- ◆ お客さまから声はあがっていないのか。
- ◆ 列車の間隔は調整できないのか。
- ✓ 混雑により、一本後の電車に見送るお客さまが見受けられる。
- ✓ 9割のお客さまが戻る予想からも、利便性向上のための“ダイヤ改正”を求める!

会 社

- 乗車率を把握した。混雑が集中している。
- 狙って11両にしているわけではない。
15両に変更可否の回答は差し控える。
- 横浜支社から「グリーン情報システム」に声があがっている」と聞いている。
- 運転間隔の調整は、湘南新宿ラインなどの他線区との考慮も必要である。

2. 横須賀線の停車時分について、単線区間での交換遅延防止と安全なドア扱いを行うため、以下の点を改善すること。

- ① 各駅の停車時分は30秒以上とすること。
- ② 逗子駅での分割・併合作業での遅延が頻発していることから、停車時分を拡大すること。
- ③ 大船駅は乗務員交代駅であることから、停車時分は全列車1分以上とすること。

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

- ◆ 遅れの実態について把握しているのか。
- ◆ 20秒停車では収まっていない。乗降や基本動作を行うのに20秒停車では明らかに足りていない。
- ◆ 現状を把握して、停車時分の見直しを求める。
- ✓ 安全なドア扱いを行うため、停車時分拡大を求める!
- ◆ 分割・併合作業の遅れは把握しているのか。
- ◆ 単線区間での遅れや行先・案内設定の焦りにつながっている。停車時分拡大に向けて検討するべきだ!
- ◆ 大船駅での乗継のための停車時分の1分拡大について、検討していることはあるのか。
- ✓ 乗務員交代は30秒で終わらない!
停車時分の拡大を求める!!

会 社

- 採時駅間で見ている。遅れはない認識である。
- 停車時分20秒で収まらないことは認識している。
- 採時駅~採時駅での運転時分、停車時分であって、収まっている。輸送計画は横浜支社であり、「拡大する考えはない」と聞いている。
- 遅れがあることは認識している。横浜支社には認識がなかった。
実際に現場を見て、横浜支社には伝えている。
- 遅れが出ているか、出ていないか把握している。
首都圏本部の考え方は、運転士の機器整備での設定と列車の遅れを調整すべきものである。乗務員交代よりもお客さまの乗降で考えている。 **その2へ**



11月16日 「2022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18号

【東京車掌区】団体交渉を行う!(その2)

3. 成田エクスプレス号において、千葉駅から特急券を所持せず乗車されるお客さまが多いことから、千葉駅ホーム上に指定席券売機を設置すること。

回答:引き続き、他支社の設備については、関係箇所へ伝えていく。

組 合

会 社

- ◆ ダイヤ改正以降、関係箇所に伝えたことはあるのか。
- ◆ ホーム上には「自由席特急券の券売機」がある。「座席未指定券」を発売することはできないのか。
- ✓ 全車指定席で予め特急券を買ってきてもらうことが前提の列車であることを確認!!
- ◆ 利用者からは、千葉駅で「車内で買えると案内された」と言われる。首都圏本部からも伝えるべきだ!

- 声があがっていることは千葉支社に伝えている。今後、会社ではモバイル化、チケットレス化を進めていくため、千葉駅のホーム上に「指定席券売機」を設置する考えはない。
- 導入にはお金がかかり、車内での車掌の業務量が変わるものではない。千葉支社から「導入は厳しい」と回答を受けている。
- 千葉支社には伝えている。駅では「ラッチ外にしかないので案内しづらい」とも聞いている。千葉支社に声があったことは伝える。

4. 成田エクスプレス号の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、一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

会 社

- ◆ 東京～千葉間の改札担当の定期行路の設定について、考えていることはあるのか。
- ◆ 千葉駅に停めるのであれば、定期行路の改札担当をつけるべきだ!検討の余地はあるのか。

- 実際の業務や特急日報を見て、12両の巡回の状況について確認している。巡回できなかった際には、日報で報告してほしい。引き続き、現行の乗務体制でお願いしたい。
- 変更する考えはない。発券データも見ている。引き続き、調査して見ていきたい。

5. 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、一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

会 社

- ◆ 首都圏本部として把握はしているのか。
- ◆ 移動している間に、お客さまから声をかけられる。断るのも大変である。大船一品川間しか車内巡回ができない。お客さまサービスの観点から改札担当をつけるべきだ!
- ✓ 首都圏本部へ現状の把握と次期ダイヤ改正での検討課題であることを主張する!

- 日報や発券データ、巡回可否も把握している。14号車まで移動してから「車内改札」を行う方法を現場には指導している。
- 実際に乗車してみて、思ったより巡回できている。巡回できなかったときには「号車と理由」を日報に記入してほしい。



11月16日 「2022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18号

【東京車掌区】団体交渉を行う!(その3)

6. サンライズ号改札担当行路は、車内秩序維持とサービス向上の観点から改5031M以降の乗務列車を設定しないこと。

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。

組合

- 運転・客室・改札行路により“サンライズ号”の輸送品質が保たれている認識に変わりはないか。
- ダイヤ改正時に、東京泊に変更できる差し替え案を提案したが、なぜ変更できなかったのか。
- ✓ 改札行路に後行路をつけないこと、
熱海まで3名での乗務体制を主張する!

会社

- この間の認識は変わらない。
- 他の行路の乗務間合いの確保が難しかった。
次期ダイヤ改正では検討の余地はある。

7. 東海道線行路の作成にあたっては、600キロを超えないように作成すること。

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

- ◆ 600キロを超えると、身体的にも精神的にもきつい声が多く出ている。600キロを超えないように、意識して作成すること。
- ◆ 現場の声を把握して、行路作成することを求める。
- ✓ **600キロは体力的にきつい!**
現場からの声を聞いて作成することを求める!

会社

- 600キロを超えてはいけないルールはないが、行路バランスを見て、作成していく。
- 列車ダイヤ上、作成する中で600キロが発生しないわけではないが、現場からも600キロ超えは業務量が多いと声がある。やみくもに、作成するものではない。

8. 2組交番に踊り子・湘南号担当行路を入れたが、教育が終了していないため勤務発表時に変番で対応している。今後の教育計画を明らかにすること。また、不安なく乗務できるよう教育内容・期間の充実を図ること。

回答:必要な教育・設備は実施していく考えである。

組合

- ◆ ダイヤ改正より、2組交番に踊り子・湘南号の担当行路を入れたのは、現場からの発意・発想なのか。
- ◆ 2組の乗務員が踊り子・湘南号に乗務できない、計画性のない状態で始まっている。
- ◆ 机上教育が足りない、現車教育がない、見習い期間が短いなど、現場で把握している声はあるか。
- ◆ 職場には伝えているが、改善が見えてこない。不安な状態で乗せて良いのか。
- ✓ **「見極め面談」を職場に確認しても3~4ヶ月返答がなく、終わらないまま乗務している現実を伝える!**

会社

- 交番は基本、現場で作成している。支社は把握をしている。
- 過渡期であり、教育が終了していなかった乗務員がいたことは認識している。現場にも伝えていく。
- 優等列車の教育等の課題は聞いている。「不安なことは不安だ」と伝えてほしい。
- 不安はなくして乗務していただきたいと考える。

次期ダイヤ改正に向けて、輸送品質と働きがいを向上させるために、現場から声をあげよう!