



2月15日  
東地申第42号

## 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

### 「京葉運輸区」団体交渉を行う！①

#### 交渉の 特徴点

- ✓ ダイヤ改正後の変更について、再提案もしくは修正提案を求めるも、列車ダイヤは修正したが、行路数や乗務キ口に大きな変更がないため、提案する考えはない。
- ✓ 西船橋運輸区（仮称）発足（2024年下期）に伴い、武蔵野線の車掌業務（西船橋—府中本町間）を千葉支社に移管する。
- ✓ 実際の停車時間について適正かどうか、引き続き実態把握を行う。
- ✓ 列車の持ち替え等は、各支社との調整があることは理解するが、現場では経緯がわからない。検証も行うが、次期改正を含めて検討を行うことを主張。

#### （共通）

1. ダイヤ改正後の京葉線列車運用変更点について明らかにすること。また、自治体からの問題がマスコミ報道などで取り上げられており、ダイヤ改正後お客さまからの問い合わせやご意見などが多く寄せられることが予想されるため、改正日から当面の間案内要員を配置するなど対策をとること。

回答：お客さまのご利用状況に合わせ列車ダイヤを見直したほか、列車ごとの混雑や運転間隔を平準化することから、一部を除き快速・通勤快速を取りやめた。引き続き必要な対応は行っていく考えである。

#### 組合

- ◆ 基本交渉でも議論したが、ダイヤ改正後の変更について、再提案もしくは修正提案を求める。
- ◆ プレス等で発表内容はわかるが、なぜこうなったのか。変更するのであれば、事前に情報があっても良かったのではないかと。お客さまから尋ねられても答えられない。
- ◆ 乗務員がお客さまの声をいただいている。想定問答があったとしても、組合員・社員の心労を理解していただきたい。現場から聞いた内容を再度、現場にフィードバックする必要がある。
- ◆ 具体的に、お客さまの声がどのくらい来ているのか。
- ◆ 各駅の乗車率は変わるのか。
- ◆ 乗降は各駅で変化しているのか。
- ◆ 今回のダイヤ改正は何を目的に行われたのか。
- ◆ 考え方としてお客さまの利便性より会社の考えが強いのか。

#### 会社

- 列車ダイヤは修正したが、京葉運輸区の実行路数や乗務キ口に大きな変更はないため、提案する考えはない。
- 京葉運輸区には想定問答を共有している。お客さまからの声は、お客さまセンターへの連絡や管理者への報告・サービスメモアプリを活用してほしい。乗務員だけで対応できない場合は指令等に連絡してほしい。ご苦勞をお掛けするが、ご協力をお願いしたい。
- 引き続き、お客さまの声を受け止めながら対応していただきたい。
- 現在はわからないが、年末で300件以上いただいている。時間が経ち増えていると思うが、真摯に受け止めていく。引き続き、現場や各所からの意見は聞いているので周知していく。
- 快速運転をしても乗車率は変わらない。
- そこまで変わりはない。
- 各駅停車にすることで平行ダイヤとなる。運転間隔の平準化により乗車率を均等にすることを目的とした。
- 遠方のお客さまからすると所要時間が多くなることは承知している。運転間隔の調整を行い、乗車率の平準化等出来ていると考えている。



## 共通1項の続き

組合

- ◆ お客さまから声が出ることが想定できたのではないか。
- ◆ 自治体等からの要望が出ているが、再変更は考えているのか。
- ◆ 会社として様々考えていることは理解するが、現場で対応する組合員・社員が理解していないとお客さま対応ができない。案内要員の配置を求めているがどうか。

- 事前に調査を行い、千葉支社として大丈夫だと判断した。
- 現時点では考えていないが、可能性はある。
- 現時点でそのような対応をすることは考えていないが、状況を見て必要な対応を行う。

会社

## (運転士)

1. 以下の担当列車を変更し乗務キ口の平準化を図ること。

- ① 休日108行路 1309Y から1602Y を休日115行路へ。
- ② 休日115行路 1303Y から1718Y を休日108行路へ。

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

- ◆ 効率的になり過ぎていないか。乗務距離が長い行路等があり、乗務距離の平準化が必要である。

- 乗務キ口が突出している行路があることは把握している。しかし、全てが悪いわけではなく、他の行路を見ると乗務キ口が短い行路がある。差し替えは可能だが、退勤時刻が逆転してしまう。引き続き区所と調整する。

会社

## (車掌)

1. 武蔵野線の車掌業務行路移管について、京葉運輸区の乗務範囲、標準数など詳細を明らかにすること。また、異動が発生する場合は本人希望を最大限尊重すること。

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、年間を通した平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の一日当たりの出面数(作業ダイヤ数)を「管理一般」に分けて示していくこととなる。なお、異動については就業規則に則り取り扱うこととなる。

組合

- ◆ 移管後の乗務範囲を示すこと。
- ◆ 西船橋運輸区の工事の進捗状況と移管時期を示すこと。
- ◆ 現行の詰所や設備に変更あるのか。
- ◆ 行路移管に伴い異動も発生するのか。

- 現時点でわかっていることは、西船橋運輸区(仮称)発足に伴い、武蔵野線の車掌業務を千葉支社に移管することは決定している。武蔵野線の西船橋一府中本町間の乗務を千葉支社に移管する。
- 工事は順調に推移していると聞いている。時期は2024年の下期を予定している。
- 現時点で変更は聞いていないが、引き続きあり方は検討する。
- あり得る話である。秋の面談や日頃のコミュニケーションを行っていく。改めて面談を行う考えはない。

会社



2月15日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第42号

「京葉運輸区」団体交渉を行う！ ③

## 車掌1項の続き

組合

- ◆ ダイヤ改定になるのか。
- ◆ 武蔵野運輸区発足について、内覧会等は行うのか。
- ◆ ダイヤ改正以降、わからないことがないようにするべきだ。

- 運用改定となる。
- 必ず現地で確認するとは考えていない。必要によりきりだが、パワーポイントやVTR等を活用する可能性がある。必要な教育は行っていく。
- わからないことはあってはならないので必要な教育は行っていく。

会社

## 2. 武蔵野線の表定時分を適正な時分に見直すとあるが、詳細を明らかにすること。

回答：運転時分と停車時分を見直し、実態に合わせた表定時分にしたものである。

組合

- ◆ どのように見直したのか。
- ◆ 京葉線についても、多客で遅れが発生しているが、検討していることはあるのか。
- ◆ 実際の停車時分が適正か検証するべきだ。
- ◆ 夕方下りの南浦和駅や朝通帯上りの武蔵浦和の停車時間はどうなったのか。
- ◆ 大宮支社に伝えていることはわかるが、どのような状況なのかがわからない。変更できない理由等分かれば理解できることもある。
- ◆ 混雑について「ダイヤの平準化」と言われたが、南浦和駅以外で対策はしたのか。具体的に示すこと。
- ◆ 社員周知資料に採時駅について書かれていたが、具体的に示すこと。

- 線区内の表定時分の累計は変更ないが、運転時分の付け替えや停車時分の付け替えを行った。停車時分が減ったところはない。
- 京葉線については見直しをしていないが、見直すべきであると考えているので、引き続き千葉支社には伝える。
- 停車時分については、実際に現地へ行き、到着後ドア開扉から発車までを見ている。適正な停車時分は判断していく。引き続き、実態把握を行う。
- 武蔵浦和駅と南浦和駅の停車時分の変更はない。夕方の南浦和駅では、2ポツにしてダイヤの平準化を行った。武蔵浦和駅の混雑は、大宮支社も把握している。引き続き見ていく。
- 次期改正で改善できるように伝えていく。また流動がわかるように対策を行っているが、効果が現れないのが実態である。
- 運転時分のC速、D速の区間を見直した。変更点は、C速下りは東所沢～南越谷間・D速下りは東所沢～南越谷間・C速上りは、吉川美南～西国分寺間・D速上りは西船橋～新松戸と南越谷～東所沢とした。
- 無採時駅の早発防止を防ぐために、3駅毎に採時駅を設定した。

会社



2月15日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第42号

「京葉運輸区」団体交渉を行う！ ④

3. 以下の行路は拘束時間が21時間を超えており乗務員の健康維持の観点から乗り出し列車を遅い列車に変更し拘束時間を短縮すること。

回答: 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割鋼板作成規程に基づき行路を作成している。

4. 休日8行路は2703E から1007Y までの間合いが約2時間20分と長いため早い列車に変更すること。

回答: 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

5. 平日2行路は拘束時間、乗務キロとも他の日勤行路と比較して長いため列車の持ち替えをして短縮すること。

回答: 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割鋼板作成規程に基づき行路を作成している。

組合

- ◆ 1時間30分を超える合間がある。しかし、食事の時間でもなければ、出勤時間が早くなっている。なぜ、このようになったのか。
- ◆ 明けの最後の乗務で、一往復行く前に2時間20分あるのはなぜか。
- ◆ 現場で持ち替え等を行っているのか。相手がいることは理解しているが、現場では経緯がわからない。検証も行うが、次期改正を含めて検討することを主張する！
- ◆ 行路分割した時はどうなるのか。

- 千葉支社とも調整し、列車本数も少なくこれ以上の組み換えができなかった。蘇我運輸区の出退勤の時間帯と重なり、蘇我行を蘇我運輸区が担当するため、海浜幕張行を京葉運輸区で担当せざるを得なくなった。
- 千葉支社と調整したが、組み換えができなかったため、担当になっている。
- 現場からも持ち替えの話が来たが、事前に千葉支社と調整した結果であると伝えた。拘束時間は延びて負担をかけるが少しでも負担が軽くなるように作成した。
- 改正の訓練で具体的には説明するが、勤務発表時にはわかるように示していく。

会社

6. 平日6行路の「その他時間」の業務内容について明らかにすること。

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。

組合

- ◆ その他時間は、現場管理者の指示に基づいて業務を行うことに変わりないか。
- ◆ 業務内容は現場で考えるのか。
- ◆ 今回設定されている行路は、乗務キロも他行路と差が無く、退勤が伸びている。設定した理由を示すこと。
- ◆ 今回、車掌には設定されているが運転士に設定がない理由を示すこと。

- 変わらない。
- 融合と連携のために一部の社員だけでなく、より多くの社員の成長につながると考えてその他時間を設定している。内容は現場で考えていく。プロジェクトチーム等の活動がない方は「自分で考える」と言っても難しいため、駅案内等、基本的な業務の設定を考えている。
- 出勤が遅く、退勤時間が早いため設定した。乗務時間でみると泊まり行路では短いため、総合的に勘案し設定した。
- 行路の中身を検討したが、結果、設定を行わなかった。

会社



## 2月15日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第42号

## 「京葉運輸区」団体交渉を行う！⑤

7. 以下の行路は生理現象を考慮し南浦和駅での乗り継ぎ時間は着発20分以上確保すること。

休日38行路明け 便626E から706E

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

- ◆ 平日は解消されたが、休日は解消できないのか。
- ◆ 乗務交代する場に「トイレ」があるべきだ。女性はお客さま用かさいたま車掌区に行かないとなり。ホームにトイレを設置する考えはあるのか。
- ◆ 駅の業務用トイレを使うことはできるのか。

- 大宮支社と調整し平日は解消した。 行路作成上差し替えができなかった。
- 大宮支社とも調整しているが、設置するとは聞いていない。
- 大宮支社とも相談する。

### 会社

8. 検見川浜駅および稲毛海岸駅下りの発車ベル付近は夜間暗く時計の確認がしづらいため、照明を増設するなど対策をとること。

回答:現時点で、検見川浜駅および稲毛海岸駅下り発車ベル付近に、照明を増設する計画はないと聞いている。

### 組合

- ◆ 暗い認識はあるのか。
- ◆ 設置しない理由は聞いているか。

- 他の駅との比較になるが、若干暗いと認識している。
- 詳しくはわからず、一概に言えないが、予算等の要因はある。

### 会社

9. 以下の項目について、東地申15号以降の進展について「グループ安全計画2028」の考えに基づき具体的な対策を明らかにすること。

- ① 平日南浦和駅時刻18時台下り列車の増発、運転間隔の調整および停車時分の拡大について。
- ② 平日武蔵浦和駅朝通勤時間帯の上りホーム先頭車付近の混雑対策について。
- ③ 二俣新町駅2番線先頭車付近の夜間の見通し対策について。
- ④ 新小平駅の上りホーム視認性向上対策および上下ホームへの車掌位置付近へのスピーカーの設置について。
- ⑤ 折り返し設備がある駅への乗務員用トイレの設置について。
- ⑥ 武蔵野線車両への社外スピーカーの設置およびワイヤレスマイクの貸与について。

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。なお、設備については現状で対応可能と考えている。

### 組合

- ◆ 進展状況を示すこと。
- ◆ 安全計画2028に書かれている「事前に防ぐ」という観点から要求している。伝えた後の返答も行うこと。
- ◆ 足りない点や進捗具合等、できない理由を踏み込んで聞くこと。
- ◆ ③ I T Vの画角調整等で対応できないのか。

- ③は、現場発意の行動が進んでいると認識していた。④は、八王子支社が認識している。事故が起こってからでは遅いため、再度伝える。⑤は、要望を引き続き伝えていく。大事な物ではあるが、費用対効果の部分もある。⑥は、必要性を認識しているが、費用が相当かかる。検討はしていく。
- 安全は“トッププライオリティ”であり変わらない。各支社に対してもしっかりとやるように促していく。
- なぜダメなのか、一步踏み込んで聞いていく。具体的に言っていただくと各支社に伝えやすい。
- 様々検討していかなければいけない。画角を変えると他の画面にも影響するので、関係支社と調整していく。

### 会社

**職場から検証を通じて、より良い輸送サービスをつくり出そう!**