



千地申第7号

「2022年3月ダイヤ改正等について」に関する 緊急申し入れの団体交渉を行う！その①

1. 「成田エクスプレス・しおさい・さざなみ・わかしお」の利便性・着席サービス・指定席拡大・特別企画乗車券の販売終了が、お客さまへのサービス品質の向上になるのか具体的に明らかにすること。また、えきねっとがSuicaと紐づけられていないことや、事前購入料金と車内料金の発売料金に差がない根拠を明らかにすること。

【会社回答】

輸送サービスについては、お客さまのご利用状況等を勘案し、決定しているところである。

なお、お客さまのニーズやご利用状況等の変化に合わせ、「えきねっとくだ値(チケットレス特急券)」や「えきねっとチケットレスサービス」等を推進していく考えである。

- (組合) お客さまサービス品質がどのように向上させていくのか会社の考えを明らかにすること。
- (会社) 指定席の拡大・着席サービスの提供によってサービス品質は向上すると考えている。
- (組合) 課題として事前購入がなかなか浸透していかないという問題意識がある。房総料金回数券などの特急券がなぜ廃止となるのか？
- (会社) 発売実績がコロナ前に比べて半分となっており、非接触型の特急券のニーズが高まっているため、チケットレスを推進する。
- (組合) 指定席拡大や特急券の廃止によって、事前購入が定着するという考えなのか？
- (会社) その通りである。利用者には事前に購入してもらうように周知していく。
- (組合) 事前購入の定着の対策として、事前料金と車内料金の差をつける考えはあるのか？
- (会社) 事前料金と車内料金の差をつける考えはない。国土交通省の認可が必要であり、現実的ではない。事前購入定着のための対策として、えきねっとの推進して指定席をよりアピールしていく考えである。そのために、えきねっとのプロモーションの取り組みや、ポスターやホームページの活用、直接お客さまに新しい商品のアピールなどを行っていく。

2. 成田～佐原間のワンマン運転実施によって、安全・サービスレベルがどのように向上するのか明らかにすること。

【会社回答】

ワンマン運転の実施にあたっては、線区の特情等を踏まえ実施しているところである。

- (組合) ワンマン運転の実施によって、安全性やサービスレベルが向上するのか？
- (会社) 安全・サービスレベルの向上のためというより、ご利用状況を見ての判断である。
- (組合) 内房線や外房線、鹿島線で実施した時のように案内要員を乗せる考えはあるのか？
- (会社) 案内係を乗せる考えはない。駅の案内掲示や車内掲示などで周知していく考えである。
- (組合) 成田駅では発車ベルとLED発車標が連動していないため、ワンマン運転になると駅が設定を行わなければならない。佐原駅を含め、支社として把握しているのか？
- (会社) 発車ベルと連動していないことは成田駅から聞いている。佐原駅など他の駅は確認を行う。
- (組合) 半自動の取り扱いについて、新入生が入学する時期に知らない人が多くなると感じる。周知期間はダイヤ改正後だけでなく、新学期の時期を含めて行うことを検討すること。
- (会社) 新入生を含めて新学期の時期に行うかどうかは、状況を見ながら対応する。
- (組合) 自動放送の改良などは考えているのか？
- (会社) 今回は始発放送の機能に改良が入り、方面が入ると聞いている。自動放送の改良については、現場と指導グループと連携し検討していく。

その②へ



千地申第7号

「2022年3月ダイヤ改正等について」に関する 緊急申し入れの団体交渉を行う！その②

3. 乗務員の準備時間の見直しについて、変更点を具体的に明らかにすること。

【会社回答】

安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行うものである。
なお、必要な労働時間は確保していく考えである。

- (組合) 車掌の準備時間が大きく変化したと職場から意見があった。POS有りとはPOS無しの場合の準備時間が具体的にどのように変わっているのか？
- (会社) 出勤時の準備時間は、POS有りでは18分、POS無しでは13分、退勤時の整理時間は、POS有りでは13分、POS無しでは8分となっており、全区所共通となっている。
- (組合) 出場時間について、現場では車掌は発車時間までに行けばいいと言われているが、いいのか？
- (会社) 乗り継ぎの場合は到着時間までに出場する。また、始発や便乗の出場時間は、改めて決めたものをしっかり周知する。一部で誤って周知した職場もあるとのことなので修正させている。
- (組合) 徒歩時間は、相対的に発車時間までではなく、時間がついていて間に合うように設定しており、点検等に必要な時間がとってあるということでもいいのか？
- (会社) そうである。徒歩時間や点検等に必要な時間の細かい内訳は確認して後ほど周知する。
- (組合) 機器や音量確認など点検に必要な時間は、全社統一な時間というのはあるのか？
- (会社) 全社統一の時間である。点検の時間については示せないが、必要な時間はとってある。
- (組合) それ以外に見直したものはあるのか？
- (会社) 発車動着の見直し、早起き5分の見直し、早目出場の見直し、入区点検時の確認の見直し、車掌の帰着点呼の廃止がある。
- (組合) 出区時の運転士のドア開け時での車内放送について、一部の職場では放送を行ってほしいと言われているが、基本的に運転士は車内放送を行わなくていいのではないのか？
- (会社) 基本的に運転士は車内放送を行わなくてよい。ただし、3/4ドア扱い時の注意喚起の放送は必要であるので、そこは切り離して周知を行う。
- (組合) 運転士が案内放送を行わなくていいことを現場に周知してほしい。また、車内放送が無い場合、お客さまからご意見をいただいた場合などは、本人の責任ではなく会社が責任をもって対応すること。
- (会社) 現場には周知を行う。また、拳がった意見を集約して、今後どうするか検討していく。

確認！

確認！

4. 休日勤務の対応が発生しているため、妊婦を1人工にカウントしないこと。

【会社回答】

業務の運営に必要な要員は確保していく考えである。

- (組合) 要員の考え方が出面数になり、1人工という考えは無くなったのか？
- (会社) 1人工としてカウントする、しないではない。また、要求にある妊娠された場合だけに限らず、乗務が出来る、出来ないではなく、企画業務など出来るものもあるので、個々の状況に応じてやれるもの、やれないものを見極めていく考えである。
- (組合) 休日勤務が多く発生している状況を見て、おめでたい話であるはずなのに迷惑を考慮して、未だに妊活待ちといった状況がある。支援する側も負担になってしまっている。そこに対しての、問題意識はどのように捉えているのか？
- (会社) 様々な要因もあり特効薬はないが、ダイバーシティの浸透や多様な働き方の推進を図り、休日勤務の抑制を図れる環境を整えていく。
- (組合) 休日勤務が全ての原因ではないが、現場では事象が多発している。休養時間の減少は、重大事故に繋がる可能性もあるので、余裕のある要員配置を行うこと。
- (会社) 苦しい場所などには異動等検討するなど、必要な要員は配置していく。

その③へ



千地申第7号

「2022年3月ダイヤ改正等について」に関する 緊急申し入れの団体交渉を行う！その③

5. 今後の業務量の示し方について納得感が得られないため、改めて要員数と出面数の関係を整合性があるように示すこと。

【会社回答】

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1日当りの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととする。なお、上長の指示で管理者が一般社員の業務を行うことや、一般社員が管理者の業務を行う場合がある。また、業務の繁閑等に応じて、作業ダイヤを柔軟に設定(出面数や勤務種別の変更)することとする。

(組合) 標準数から出面数に変えると分かりにくいので改めて説明すること。

(会社) 企画業務と乗務業務を兼務している方や、エルダー乗務員で短日を利用している方など、全ての方が同じ業務量を担っているわけではないので、標準数のように一定の数で縛ることは馴染まなくなってきた。年間の業務量を平均したものを基準として、1日当りの出面数として示せば、馴染むとの考えで、出面数で示すこととした。担務数として見ていった方が、現実として働いている人の状況が分かりやすいと思う。

(組合) 1日5人の担務がある作業ダイヤの職場で、明日は4人で業務するといった業務の繁閑によって、その日の出面が決められるということか？

(会社) そのような考えが可能である。そこは各箇所の判断で柔軟にやってもらえる。標準数の場合、硬直的に数は絶対に出さないといけなかった。しかし、緊急事態宣言発令時に出面数を抑制したいという意見もあり、今後はお客さまが増加した場合など含め、業務の繁閑に対して柔軟に対応できると考えている。

(組合) 勤務指定や休日明示などに変更点はあるのか？

(会社) 今までと変わらず決められたルールに則り取り扱うこととなる。

(組合) 例えば、4人指定していたところに、突発が出て3人で回すことはあるのか？

(会社) あるか、ないかと言えば、ありえる。

6. 特別企画乗車券の廃止に伴って、自由席の販売が増加することが予想され、これまでの乗務員の乗り込みと駅の販売体制の整合性がつかないため、「えきねっとくだ値(チケットレス特急券)」と同時に、房総特急回数券の自由席用を継続して使えるようにすること。また、トラブルや徒列対応も想定されることから、実施した場合に案内係を配置すること。

【会社回答】

お客さまのニーズやご利用状況等の変化に合わせ、特別企画乗車券を見直していくものである。なお、お客さま案内等については支社等総体で適切に対応していく考えである。

(組合) 一定のご利用があることから、房総料金回数券の廃止を見直す考えはあるのか？

(会社) 一定の判断をしながら、思い切ったことをする必要もあるので見直す考えはない。

(組合) これまで事前購入が浸透していかない千葉支社の特情を踏まえ、自由席特急券の車内購入が増加することが懸念されるが、どのように考えているのか？

(会社) そうならないように、えきねっとくだ値をアピールしていく。

(組合) トラブルや徒列に対する案内係を配置する考えはあるのか？

(会社) ご利用状況を調査することは実施するが、案内係を乗せることは考えていない。

(組合) 指定席拡大により、蘇我・佐倉・千葉運輸区の車掌が減ることか？

(会社) 乗り組みを見直したことからしても、そういうことである。

その④へ



千地申第7号

「2022年3月ダイヤ改正等について」に関する 緊急申し入れの団体交渉を行う！その④

7. 「成田エクスプレス」の千葉駅停車拡大については、ホーム担当社員や車掌の負担軽減、事前購入の態勢の観点から、千葉駅の販売体制を強化すると共に、お客さまにえきねっとを利用していただけるような取り組みを実施すること。また、千葉から新宿間の「成田エクスプレス」の特急券をえきねっとで購入する際、経由駅を入力しないと列車が表示されないなど、操作が複雑なため、検索方法を見直すこと。

【会社回答】

駅の販売体制については、お客さまのご利用状況等を勘案し、決定しているところである。

なお、えきねっとについては、引き続き関係箇所と連携して利便性の向上等、利用促進に向けて取り組んでいく考えである。

(組合) 成田エクスプレスの千葉駅停車拡大に伴って、販売体系を変えるのか？

(会社) 現時点では考えていない。利用状況を見て検討していく。

(組合) えきねっとの推進に向けて、PR等をどのように行うのか？

(会社) えきねっとの新規獲得数は好調であり、**駅と協力してプロモーション活動を継続して行っている。また、駅独自でえきねっと相談会などを開催し、新規獲得を目指している。**

(組合) えきねっとで、成田エクスプレスの特急券をご購入されるお客様の割合は、多いのか少ないのか明らかにすること。

(会社) 現在の割合は36%であり、昨年の26%から増加傾向で推移している。

(組合) えきねっとが昨年6月に改修して以降、使いにくいという声がある。また、ジパング倶楽部会員のお客さまが、今回からネットで予約と同時に決済されることを知らず購入し、駅で払戻の対応になったりしている。そうした意見は把握しているのか？

(会社) **そうしたお客さまの意見は集約を行い、集約したものについては、改善に向けて本社に上申していく。**

確認!

8. 「成田エクスプレス」については、お客さまの誤乗防止と利便性向上や乗務員の予防安全と駅での誤乗対応防止の観点から、千葉駅を停車する列車は統一的な停車駅にすること。

【会社回答】

お客さまのご利用状況にあわせた列車時刻の設定、車両編成の充当、各駅における列車接続等様々な要素を考慮しながら作成しているところである。

(組合) 誤乗防止の観点から、停車駅を統一すること。

(会社) **千葉駅は分岐点になるから停車にすることとした。また、四街道駅の停車は、朝と夕方の通勤のお客さまに対応したものであるために、趣旨が違う。人が少ない時間に停車させるとはならない。**

(組合) 千葉駅で誤乗防止のため、どのような対策を行うのか？

(会社) **千葉駅はホームに駅員がいるので、放送強化とLED発車標の表示で対応する考えである。**

(組合) 千葉駅で誤って降りてしまう人もいるのではないのか？

(会社) 先ほどと同様に、千葉駅では駅員が放送を強化していることもある。また、成田エクスプレス内の案内表示などもある為、そのような状況になるとは想定していない。

(組合) 千葉駅の停車時分はどうなるのか？

(会社) 停車時分は列車によって違うが、**大体1分から最大で2分である。**

(組合) 成田エクスプレスの活用は、東労組が練り上げてきた政策提言が実現し嬉しく思う。実施後もお互いで検証を行い、サービス向上に向け取り組んでいきましょう。

その⑤へ



千地申第7号

「2022年3月ダイヤ改正等について」に関する 緊急申し入れの団体交渉を行う！その⑤

9. 成田～佐原間の一部列車でワンマン運転が開始されることから、単にワンマン列車が延長になるような教育ではなく、踏切のある駅間が増えることなど、想定される不安を払拭できるような教育・訓練を実施すること。また、各箇所の教育・訓練も不安がなくなるまで実施すること。

【会社回答】

必要な教育・訓練等は実施していく考えである。

(組合) ワンマン運転の拡大に伴い、訓練や教育を議論してきたが、それに踏まえて行うのか？

(会社) ワンマン運転の取り扱いではなく、ワンマン運転で行う初めての区間という面で、**その周知や異常時の取り扱いなどを3月の定例訓練に盛り込んでいく。**

確認！

(組合) 乗り換え列車への接続案内は、駅が基本的に行うのか？再周知もすること。

(会社) 基本的に駅が行う。再周知について了解した。

(組合) 運輸だけでなく駅職場でも様々な問題が発生すると予想される。また、不安がある人も多いと思うので、**各箇所での教育・訓練については、不安が無くなるまで行うこと。**

(会社) 了解した。

10. E131系のホロを固定している左右のピンについて、編成番号R01, 02, 05編成が非常に固く、ホロ付け作業に支障がでるため改良を行うと共に、定期的に注油等を行うこと。

【会社回答】

定期的に検査を実施しているところであり、必要に応じて対応していく考えである。

(組合) ホロを固定している左右のピンが固いことは、木更津駅は統計を取っている。特に、3編成が固く、どうにか改善できないか。

(会社) **定期的に注油を行っている。今後も挙がった意見は共有していく。**

確認！

(組合) 作業が遅れると後続列車の遅延につながるため、ピンの改良を含め改善すること。

(会社) 意見として承った。今後も状況は共有していく。

11. 3150Mの併合については、木更津駅中1番線で行う場合、列車遅延や併合時のトラブルにより後続列車に遅延が発生するため、電留線にて併合を行うこと。また、3150Mの併合から1131Mの車内貫通までの列車間合いが僅少のため、併合作業の時間確保のため、間合いを拡大すること。

【会社回答】

列車ダイヤについてはお客さまのご利用状況に合わせた列車時刻の設定、各駅における列車接続等様々な要素を考慮しながら作成しているところである。

(組合) 3150Mの併合は、1時間前に到着した列車を一度電留線に入区させてから出区させ、本線上で併合となっている。併合車両が動物支障などで遅れてしまうと、併合作業に遅れが出て、本線を支障してしまうため、電留線で併合させること。

(会社) **木更津運輸区が電留線で併合するのは、乗務員の運用上厳しいと言っているので出来ない。**

(組合) 異常時の時に行っているし、出来るのではないかという意見が多くある。併合作業を電留線で出来ないなら、1131Mの車内貫通まで時間がないので、**列車間合いを拡大すべきだ。**

(会社) **そうした意見を含めて承る。** 駅の作業ダイヤ上出来るのか、電留線が暗い中で出来るのかなどある。今後木更津統括センターになり、運輸区と駅が融合され、問題意識について共有しやすくなるので、**次期のダイヤ改正に向けて支社としても共通認識としながら検討していく。**

確認！

その⑥へ



千地申第7号

「2022年3月ダイヤ改正等について」に関する 緊急申し入れの団体交渉を行う！その⑥

12. E131系における運転時分については、館山～九重間の5分30秒運転や、和田浦～江見間の4分15秒運転のように、運転時分内に運転することが厳しい区間もあることから余裕を持った運転時分とすること。また、館山駅や安房鴨川駅などの乗継ぎ交代のある駅の停車時間は、最低2分以上とすること。

【会社回答】

列車ダイヤについてはお客さまのご利用状況に合わせた列車時刻の設定、各駅における列車接続等様々な要素を考慮しながら作成しているところである。

- (組合) 車両性能の向上で運転時分が短縮され、特に定時運行がきつい区間も多くあるため、余裕がある運転時分とすること。
- (会社) 運転時分は209系運転時と変わらない。加速性能が向上し、力行をかける時間の増加や惰行時間が増えるなどしているのが厳しいのかもしれないが、絶対に無理は認識していない。しかし、具体的に運転時分がきついと意見が挙がっている区間を挙げて欲しい。
- (組合) 後程、意見が挙がっている区間については報告する。また、乗り継ぎ時の時間が1分だと、ICカードの読み取りやD-TACの設定の時間もあるので厳しいという意見が多くある。余裕を持った作業を行えるように、乗り継ぎ時間を2分以上にすること。
- (会社) 了解した。意見として承る。



13. E131系の運転において、降雨・降雪時や朝露、霜によって空転や滑走が多く発生し、運転に支障をきたしていることから対策を行うこと。また、車外カメラやモニター故障、ホーム検知装置の誤作動などの多くの不具合が発生しているため、原因を究明し対策を行うことと共に、対策を行ったものについては、職場への共有を早急に行うこと。

【会社回答】

現行設備で対応されたい。
なお、必要な対策は実施しており、必要な情報についても共有しているところである。

- (組合) ホーム検知の誤動作など、多くの不具合や空転・滑走も多数発生しており、いまだ改善がされていないものがある。今後は、改善していくのか？
- (会社) 今後プログラム等の改修などを行っていく。空転・滑走は原因が分からないため、乗務員指導グループと連携して、引き続き改善に向けて検討していく。
- (組合) 一部、改修したことの内容が現場に伝わっていないところがあるので、しっかり伝わるように、職場への共有を行うこと。
- (会社) 情報の共有という部分で月に一回、ワンマン運転を担当する運輸区と車両センターで意見交換の場を設けているので、しっかり共有を行って行く。



14. ダイヤ改正実施後は労使が十分に検証を行い、問題や議論経過に変更が生じた場合は、労使間の合意形成を図るために真摯な議論を行うこと。

【会社回答】

具体的な提起がある場合は「労使間の取扱いに関する協約(令和3年10月1日締結)」に則り取り扱っていく考えである。

**ダイヤ改正の検証運動を通して、問題点を明確にした根拠を創り出し
「組織拡大と要求実現を両輪に！」を合言葉にたたかおう！**