



千地申5号

「2023年3月ダイヤ改正の乗務員行路」に関する 申し入れの団体交渉を行いました！その①

地本は、「2023年3月ダイヤ改正の乗務員行路」に関する緊急申し入れの団体交渉を行いました。各運輸職場から要求を練り上げ、この交渉を作って頂きありがとうございました。要求の実現数と特徴点について報告します。 ※詳細は各分会の役員に聞いてください

運転士



要求項目数：99

要求実現数：61

車掌



要求項目数：58

要求実現数：26

【特徴点】

(一部要求実現も含む)

(一部要求実現も含む)

- (組合) 依然として館山電留線の出区点検の時間だけが少ないという意見が多いが、適正な出区時間が付加されているのか？
- (会社) 館山の出区時間が少ないとの意見は多かった。改めて労働時間の策定のところでチェックをしたが、必要な時分は付与している。今回徒歩時間の見直しで館山も一部含まれていて現行よりも出区場面で労働時間は増えている。
- (組合) E131系の乗継交代時間が1分では間に合わない。安全の観点でも時間を確保して欲しい。
- (会社) 実施前に見てきたが、特段1分で足りないという感覚はあまりない。現行回送から身入りの列車が2分45秒でせわしなかったが、改正後は解消している。
- (組合) 千葉運輸区車掌の便乗をNEX便乗に出来ないか？
- (会社) 佐倉運輸区ではNEXの現車訓練をし、業務もして距離も長いので優先的に付けている。総武快速の運行本数もある程度ある千葉運輸区に、NEXの現車訓練を更にするとはならないので出来ない。
- (組合) 乗務乗り出し前に指定してある「その他時間」を乗務終了後に指定出来ないか？乗務前に何をやるか分からない中で、怪我や乗務中に引きずってのミスも考えられる。
- (会社) 各区検討して頂いた中で乗務前に設定した。現場の声がある事は受け止めさせて頂く。
- (組合) 佐倉運輸区車掌2034MのNEX便乗を改札担当にしてほしい。お客さまも増えてきているなか、便乗ではなく改札担当にすることは出来ないのか？
- (会社) お客さまの増えてきて忙しいのは認識しているが、2034Mピンポイントで改札を付けるわけにはいかない。今後調査しながら、東京支社と横浜支社と足並みを揃えてやっていく。
- (組合) 他のNEXにもフリー改を付ける考えは無いのか？また、千葉駅ホームに券売機を設置するなど車掌の負担を減らす考えはあるのか？
- (会社) 意見は伺った。ただ全員が改札を終わっていないわけではない。どれだけ連脱があるか今後の調査を加味していく。
- (組合) NEXの千葉停車する列車に改札担当を乗務させてほしい。
- (会社) 現在も朝の2002Mから2006M、下りでは2047Mから2053Mまで千葉より先に止まる列車に関しては乗務をしている。行路の作成上、成田空港で間延びをしてしまうし、要員増がネックになる。

その②へ



千地申5号

「2023年3月ダイヤ改正の乗務員行路」に関する 申し入れの団体交渉を行いました！その②

ダイヤ改正に伴う設備関係

1. 幕張豊砂駅～京葉車両センターまでの作業通路や設備について以下の通りとすること。
①幕張豊砂駅～京葉車両センターまでの徒歩経路を見直すこと

【会社回答】

現在のところ、幕張豊砂駅から京葉車両センターまでの指定通路を変更する予定はない。

- (組合) 提案時に示された徒歩経路は距離があり時間がかかる。雨天や荒天の際や、夜間では暗い場所も多く防犯面でも課題がある。今後、別ルートを検討する余地や整備する考えはないのか？
- (会社) そういった声は多数伺っている。ただ、越えなければならないハードルが想像しているよりも高いが検討はしている。
- (組合) このルートを検証してみたが、夜間は相当暗い。時間帯によればイオンの駐車場の電気があったり、一部箇所は街灯があったりするが、暗い箇所も多い。今の段階での安全対策で検討するものはあるのか？
- (会社) JRの敷地内でも全ての指定通路が明るくて、足元もしっかり見えるといった状況では無いと思う。照明設置や敷地内の指定通路の検討や、部分的な暗いところに対して照明となるものの貸与することなどの検討は必要かと思う。

- ②熱中症防止、見習い養成等の観点から、歩行ルートを短縮するため、幕張 豊砂駅下りホームから上下線の間を通り京葉車両センター東1番蘇我方付近に抜けるルートを作業通路とし整備すること

【会社回答】

現在のところ、幕張豊砂駅から京葉車両センターまでの指定通路を変更する予定はない。

- (組合) ルートに日陰はほとんどなく熱中症の危険性もあるため、短縮すべきだと言う意見が多くある。乗務員の業務の見直しによって出区までの時間に余裕がなくなり、見習いがいる場合、出区時間に間に合わないのでは？という不安の声も上がっている。
- (会社) 見習い養成という事だが、現状でも京葉車センターに行くという所では変わらない。見習いだけでなく乗務員すべてで考えている。現場からの声が上がっていることを踏まえて検討はさせて頂きたい。

- ③幕張豊砂駅から便乗が発生するため、上り線東京方・下り線蘇我方に、乗務員待機場所を設置すること

【会社回答】

幕張豊砂駅に乗務員待機所を整備する考えはない。

- (組合) ダイヤ改正後、幕張豊砂駅からの便乗が発生するが、出場遅延防止のため早目出場することも十分考えられる。幕張豊砂駅のどこかに乗務員が待機する場所はあるのか？
- (会社) 現時点で整備する考えはない。イメージ的には幕張本郷駅と同じ考えである。
- (組合) 幕張車両センターから幕張本郷駅までは10分ぐらいで行けるが、今回は25分ぐらいかかる。距離が2倍以上違うので、出場遅延の観点で距離がある分、不安を感じる。
- (会社) 次期改正の行路はこれで行くが、労働時間としては必要な時分を付与しているのは変わらないうえで、現場の意見を聞きながら、便乗列車の見直しというのも否定はしない。

その③へ



千地申5号

「2023年3月ダイヤ改正の乗務員行路」に関する 申し入れの団体交渉を行いました！その③

④幕張豊砂駅下り方の上下線間に食事スペースを設けた乗務員詰所を設置すること

【会社回答】

幕張豊砂駅に乗務員詰所を整備する考えはない。

- (組合) 現状便乗待ちの運転士が蘇我運輸区、東京電車区合わせて最大4、5人になる時間がある。今後に向けて休憩を出来るスペースを設置して欲しいとの意見がある。
- (会社) 休憩が幕張豊砂駅じゃなきゃいけないのかが分からない。あくまで京葉車両センターに入出区するための経由地である。仮に整備するとなると清掃を含め、誰が管理するのか等の課題も出てくる。
- (組合) **幕張豊砂駅に乗務員が使用できるスペースがあるのか？**
- (会社) **幕張豊砂駅にはそのようなスペースはない。**基本的に駅で降りた後、車両センターに行くことを考えると滞留するものではない。徒歩時間の観点からいっても滞留地にはなり得ない。あくまでもこれは労働時間で、幕張豊砂駅の詰所からという起点はない。仮に幕張豊砂駅でも乗り継ぎをして、そこで休憩をする時間があるという段階になれば、詰所なり駅事務室の間借りが無いと成立しなくなるので、その場合には設置することもあり得る。
- (組合) 訴えたいのは輸送混乱時や今後西船運輸区の話がある中で、幕張豊砂駅で待機するも想定されるのではないかと今後を見据えて食事スペースを作って欲しいという意見は受け止めて欲しい。
- (会社) 意見は何った。

⑤京葉車両センター内に乗務員用の食事スペースを確保すること

【会社回答】

現行設備で対応されたい。

- (組合) 現行では京葉車両センターで食べることになると思うが、ここが食べるスペースなのか分からないという意見や、食事をする場所としては適してはいないとの声があるがどうなのか？
- (会社) **食事スペースの指定というのは特にない。**一番近いのは京葉車両センター2階の他区乗務員詰所。テーブルは小さくて喫煙所と隣接していることもあるので、新館乗泊の1階を使っただけでも問題ない。食事を目的とした京葉車両センターでの行路と言うと蘇我運輸区で1行路、東京電車区でも1行路しかなく、基本的には京葉車両センターでの食事というのはほぼ無い。



その④へ



「2023年3月ダイヤ改正の乗務員行路」に関する 申し入れの団体交渉を行いました！その④

⑥東所沢電車区には女性乗泊設備が少ないため、増設すること

【会社回答】

現行設備で対応されたい。

- (組合) 行路移管によって東所沢電車区泊まりができるが現行、東所沢電車区に女性用の寢室が2部屋しかない。改正後、派出の東所沢泊まりが2行路あるので増設してほしいと言う組合員からの意見がある。また、それに伴い風呂とトイレを増設してほしいという声があるが、増設についてはどういう考えか？
- (会社) 八王子支社にも確認をしてダイヤ改正後には行路が2つになるが、今現在で東所沢電車区に女性休養室を増設する計画はない。ここについては今後を見据えた中で今増設をするべきなのかと言うところも考えながら、あとは行路で女性乗泊の利用の時に区所間でやっているが、その連絡等で調整を凶っていく。東所沢電車区泊まりが全体として増えたという話ではなく、**東所沢電車区で今まで担っていた行路が代わりに派出に来た。総体は変わらない。**

2. 久留里駅において、回924Dが運休し木更津行きに変更された際の入換作業を不要とするため、3両編成のホーム留置時に使用する留置用3両停目を設置すること

【会社回答】

現行設備で対応されたい。

- (組合) 951D4両がダイヤ改正後に3両になる。久留里着後1番線ホーム留置となるが、後続の久留里終も1番線ホーム留置。そのため、スペースを空けるために、駅社員の誘導により、留置用4両停目まで入換を行う。4両はホームから2両ほど上総亀山方にハミ出して停まる形になり、1番線の共通停目に久留里終の2両が停車する。翌朝、共通停目に停車している2両はワンマン木更津行としてその場から発車。上総亀山方の4両は、回924Dとしてその場から上総亀山方に向かう。しかし異状時の際に、回924Dが運休し、久留里始発木更津行きとして使う場合は、ホームからハミ出したままでは使えないので、戸閉め締切扱いをする3両目を除く、前2両がホームにかかるよう、駅社員の誘導により入換しなければならない。そのため、留置用3両停目を設置して、入れ換えを不要とすれば良いのではないかという意見があるが、設置はできないのか？
- (会社) 実際、朝の下り回送924D、下っていく回送が運休になった際のもので定期的なものではない。**昨年度回送924Dが運休になったのが年間2回と、異常時に備えて新たな設備を設置する考えはない。**また、留置の3両停目を設置した場合、**下り方の地上子に当たってしまい、停止信号を受け続けてしまう状況になるので設置できない。**

**各運輸職場からの要求作りありがとうございました！
2月16日には申6号「2023年3月ダイヤ改正概要」
に関する団体交渉を行います！
より安全で働きやすい労働環境を作り上げましょう！**