



千地申第6号

「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その①

1. 2025年12月9日に大網駅で発生した、鉄道人身傷害事故について、原因と対策を明らかにすること。

【会社回答】 2025年12月8日、外房線大網駅構内で発生した鉄道人身傷害事故であり、原因を究明し対策を実施するところである。

(組合) 原因と現在並びに今後実施していく対策についてはどうなっているのか？

(会社) 原因は、当該列車発車の際に車掌が他の事が気になり、本来確認すべきITVを確認しないで、お客さまのカバンと体がドアに挟まった状態で発車し、引きずられてホーム上から転落してケガをされた。設備的には昨年度当該のITVの改修を行っている。機能向上も含めて千葉方先頭車のホーム上の照明の増設・ITVのズームを増す等の対策をしてきた。今後の対策としては、当該のITVについても大きなもの・ワイドなものを導入できないか検討をしている。その他の対策としては、各乗務ユニットの要注意箇所の洗い出しを再度行っている。準備が出来次第訓練等で周知をしていく。

(組合) 昨年度ITVの改修を行ったとあったが、見えずらいために改修をしたのか？

(会社) 昨年度改修する前に少し暗いという意見も出ていたので、機能を上げて改修をしている。事故発生後再度確認したが、見えないという状況ではなかった。

(組合) 今後の対策として要注意箇所の洗い出しを行っているが、どのように把握して洗い出しをやっているのか？

(会社) 各職場で要注意箇所のブラッシュアップを行い、資料に記載されている内容をもう一度メンテナンスして対策をしていく事となる。現場の指導員が中心となって行っている。

(組合) 千葉乗務ユニットでは、毎年乗務員から訓練で見えづらいITV等の声が上がっていたと話を聞いている。大網駅4番線(上り)については特に注意する箇所であったと言われていたが、どうなのか？

(会社) 大網駅の4番線(上り)について、そのような声が上がっているのは、会社として把握している。もう一度洗い出しをして、周知を図っていく。

(組合) 乗務員からの声を聞く場として、日々の状況報告書や千葉乗務ユニットでは意見を聞く場を設けていたが、他の職場においても意見を聞いて反映させているのか？

(会社) 他の職場でも、状況報告書や訓練・安全会議等で出された意見を聞いて、会社としても全体を把握して改修すべきところの優先順位をつけて反映させている。

(組合) 声を聞いてもらうことは大事だが、それに対しての返しが無い。仮に状況報告書に書いたとしても、書いたことに対しての返しが無い。今回の事象を受けて、事故が起きなければ会社は対応しないと思われてしまっている。今後は出された声に対して返すことを行って頂きたい。また優先順位をつけてやっていると言っているが、具体的にどのようにやっているのか？

(会社) 上がった声については、乗務員指導グループや職場の指導員が現地に行って確認し、全体像の把握をしている。

(組合) 大網駅の4番線(上り)にワイドITVを設置するという事で良いか？

実現！！

(会社) 設置する方向で調整している。決まり次第周知していく。

(組合) 東労組として今回の鉄道人身傷害事故を重く受けて止めているが、会社の認識はどのようなのか？

(会社) 会社としても重く受け止めている。車掌本人だけではなく、設備面・指導方法の見直し、乗務員から出された声をもとに他の設備等見直せるところは、見直すように動いている。

2. E233系並びにE131系の幕張車両センター転属・導入に関し、今後の教育・訓練スケジュールを明らかにすること。

【会社回答】 必要な教育・訓練等については、実施していく考えである。

(組合) 今後導入されるE233系とE131系はどう運用していくのか？

(会社) E233系については、今後209系の老朽化に伴い置き換えを行っていく。

(組合) 置き替える時期は決まっているのか？

(会社) 詳細はまだ決まっていない。今後導入にあたって教育・訓練等を行っていく必要があるため、その準備を現在進めている所である。教育・訓練については、詳細が決まったら、再度お知らせする。

(組合) E131系については、同様か？

(会社) E131系についても同様である。先の話となるので、必要なものからやっていく。まずはE233系が先になる。

(組合) 具体的な導入時期等がわかれば提案するという事でよいのか？

(会社) 成案になった段階で提案する。

その②へ



千葉申第6号

「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その②

3. 乗務員の定例訓練で現車訓練を実施する場合、車両センターまでの移動時間について労働時間として取り扱うこと。

【会社回答】 現行通り対応されたい。

- (組合) 千葉支社内として乗務ユニットの現車訓練の移動時間についての扱いについてはどのように考えているのか？
(会社) 乗務員の現車訓練については基本的に集合場所を決めており、特に**車両センターで行う場合には、現地集合・現地解散の形を取っており、労働時間については現地に集合してから、更衣時間を含めて訓練開始した時間から労働時間としている。**
- (組合) 車両センター等自職場から遠い場所でやる場合、移動は自分の時間となっているが、自分の時間の範疇を超えており、移動時間も労働時間ではないかとの声も届いているが、どうなのか？
(会社) 現地集合にする事でのメリットもある。訓練が終わってそのまま帰れるという声もあるの事実。一概にどちらが良いとは言えない。自分の時間の範疇を超えているという認識はあまりない。現地集合・現地解散としているのが基本である。
- (組合) **乗務員基地再編に伴い、他支社からきた乗務員からは移動時間は自分の時間である事に対して違和感を感じているという声を聞いている。** 今後も組織再編もあることから、このような問題が出てくるのではないかと思うが、そこへの認識はどうなのか？
(会社) **会社としても、他支社からきた方からそのような声があるのは認識している。** 支社間での違い、職場での指示、現車訓練に行くまでの環境の違いがあるのは当然だと思うし、統一した方がいいもの、そうではないものについて打ち合わせがひつようではないかと思う。今後の組織再編も含めて言うのであれば、事業本部間での違いもあるので、環境の中でやっていくものだと思う。意見があったのも把握している。就業規則の解釈が違うわけではなく、形式が違うだけ。
- (組合) 複数の他支社からきた社員からも取り扱いがバラバラではないかという声もあって、今回申し入れして会社の認識を聞いている。組織再編があってこのような声が上がっているのは認識してほしい。また**就業規則の話もでていたが、どこに書いているのか教えてほしい。**
(会社) **就業規則の第81条に記載されている。** これを受けてどこの支社でもそのように取り扱っている。
- (組合) 今後事業本部化を控えているが、取り扱いが変わることはあるのか？
(会社) 現状千葉支社ではこの取り扱いとなっているが、もっといいものがあれば変えていくかもしれない。未来永劫変わらない訳ではない。千葉支社の職場については、これまでの議論と職場の声をくみ取って配慮して柔軟に対応してきた。
- (組合) 東労組としては、主張してきたが、特に運転士は法令で定められたものであり、会社の指示でしっかり受けている認識である。移動時間も労働時間として認識しているのは主張する。
(会社) 東労組としては、こういった考えが根底にあるから申し入れも行き、議論で主張した内容も理解は出来る。

4. お客さまの利便性向上の観点から、京葉線から内房線・外房線に直通する列車については京葉線内を上下共に快速運転とすること。

【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あわせた列車時刻の設定等、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) お客さまから京葉線から直通する列車について各駅停車から快速列車にするべきではないかと声として上がっているが、そのような考えはあるのか？
(会社) お客さまの乗車機会・乗り換え駅での混雑緩和を目的として快速運転を取りやめている。様々な要素を含めて現状のダイヤがベストだと考える。
- (組合) これまでもお客さまの声を受けて各駅停車から快速運転に変更してきた経緯があるが、今現在もお客さまから声は上がっているのか？
(会社) 以前から比べればお客さまからの声は少なくなっている。
- (組合) 京葉線に乗務している乗務員からはお客さまから直通列車を快速運転にして欲しいと声を受けているので、引き続き検討してほしい。
(会社) 引き続き様々な要素を考慮し、勘案してダイヤを設定していく。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その③

5. 異常気象による倒木や倒竹によりパンタグラフ破損の事象が多発していることから、支障する恐れのある箇所の調査を行い、適宜伐採すること。またE131系車両に副パンタグラフを設置すること。

【会社回答】 沿線近接木の管理及び伐採については、計画的に整備しているところである。
なお、現在のところ副パンタグラフを設置する予定はない。

- (組合) 沿線近接木の管理及び伐採については、計画的に整備していると回答があったが、今年に入ってから伐採はやっているのか？
(会社) 以前から調査は行っている。その中で選別して今年度を含めて伐採は行っている。
(組合) 倒竹・倒木による運転見合わせ・列車遅延が多いが、特に力を入れて伐採をやっている所はあるのか？
(会社) 取り組みの一つとして、日中時間帯に集中伐採・集中工事の取り組みをしている。今後とも計画してやっていく。来年度に向けて調整を進めている。設備の方でも危険な箇所等あればやっていく。
(組合) 日中帯の集中工事についても今後範囲を広げていくのか？
(会社) 列車本数・お客さまの動向も踏まえて考慮した上で検討をしている。
(組合) 御宿～勝浦間で発生した倒木が列車の全面ガラスを突き破った事象があったが、当該の箇所は伐採を計画すべき場所であったのか？
(会社) 同区間については調査していたが、当該の箇所は、すぐに伐採しなければならない危険な木ではなかった。
(組合) 倒竹・倒木に対する車両前面の強化対策を行う予定は？またE131系に副パンタグラフを取り付けるのか？
(会社) 車両前面に貼ってあるガラスフィルムを強度の強い物を入れて二重張りにする対策を取っていく。まもなく実施していく。幕張車両センターに所属している車両、209系を中心にやっていく。E131系については、車両構造上副パンタグラフを付けるのは難しい。
(組合) 倒竹・倒木が全てではないが、パンタグラフ損傷により長時間の運転見合わせ等が発生して、お客さまにご迷惑かけている事が多々あるし、E131系を担当している職場の乗務員としてみれば副パンタグラフがあることで安心感がある。車両関係には上申してもらいたい。
(会社) 会社としてもそのような話があったことは伝えていく。

6. 小動物と衝撃による輸送混乱が増加していることから、さらなる対策を講じること。また、車両破損防止の観点から前面スカート強化すること。

【会社回答】 必要な対策は実施しているところである。

- (組合) 現在行っている主な対策は何があるのか？
(会社) 獣害については、忌避装置・忌避剤の散布、除草については、除草シートを引いている。またアプリを使用して、動物の目撃情報を蓄積する取り組みもやっている。
(組合) 今後さらに検討中のものも含めて対策を立てていくのか？
(会社) ハバネロシートを頒布した。効果があったので頒布場所を広めていっている。それ以上の事は現在考えていない。
(組合) 前面スカート強化等の車両側の対策はどのようにやっているのか？
(会社) 車両前面についているスカートについては、既に強化されたものが取り付けられている。なおスカート取り付け部分が壊れやすいと聞いているが、新たな補強をするのは難しいとも聞いている。
(組合) この時期に除草をやる事で効果があるので、継続して行ってほしいのと、乗務員でも動物が出る場所は把握して速度を落とすなどの対策を取っている。それでも衝撃することがあるので、更なる対策の強化をすること。
(会社) 会社としても件数が多い(年間約200件弱)のは把握しているので、引き続き対策を取っていく。

7. 外房線大原駅乗務員宿所に不審者が侵入した事象について詳細を明らかにすること。また駅から乗泊までの歩行ルートと、乗泊への必要な防犯対策を講じること。

【会社回答】 必要な対策は実施しているところである。

- (組合) 職場で掲示はされているが、説明がされていないのはどうしてなのか？
(会社) 大原駅乗務員宿所の不審者が侵入したと思われる事象については、現時点でも警察にも調査を依頼しているので、詳細を明らかにするのは難しい。
(組合) 必要な対策を実施していると言っていたが、どのような対策を取っているのか？
(会社) テンキーの交換、乗泊内の仕切りへのブザーの設置、防犯カメラの増設等である。



千地申第6号

「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その④

8. 乗り継ぎ交代駅では、乗り継ぎ時間確保の観点から停車時間を1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あわせた列車時刻の設定等、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) 運転士・車掌が持つ携行品が増えていることから、乗り継ぎ交代駅での、乗り継ぎ時間の確保ができるように停車時間を1分以上にするべきとの声が上がっているが、どうなのか？

(会社) 列車ダイヤの設定上並びに他線区への影響もあるので中々難しい所はある。今回のダイヤ改正で変更する所はない。

9. 千葉駅において整列乗車を見直す根拠を明らかにするとともに、社員周知を確実にすること。

【会社回答】お客さまのご利用状況等を勘案し、見直すこととした。

(組合) ご利用状況が減少したとの事で今回千葉駅の整列乗車を見直すという事でいいのか？

(会社) コロナ禍以降減少していたお客さまも徐々に戻ってきてはいるが、緩行線については待っているお客さまはほぼ座れる。快速線についても座れている時間が多く、今回のダイヤ改正で見直すこととした。

(組合) 座れる状況になったから整列乗車をやめると千葉駅の社員に周知をおこなったのか？

(会社) 12月下旬の点呼にて3月のダイヤ改正で整列乗車を辞めると周知し、3月上旬のダイヤ改正の勉強会で詳細は説明する。

(組合) 千葉駅の組合員から点呼では、具体的な説明が無く不安であると言った声や、テンポラリースタッフも多くおり、会社から説明を受けていないとの声があるが、どうなのか？

(会社) 千葉駅からはそのような声は聞いていないが、今把握したので、3月上旬のダイヤ改正勉強会でも周知させていきたい。

(組合) お客さまへの周知はどうするのか？

(会社) 2月の中旬頃から中央・総武緩行線、総武快速線、内房線、外房線、総武本線、成田線での車内放送と千葉駅構内でのポスター掲出等でお客さまへの周知を図っていく。

(組合) 2月中旬にお客さまに周知して、3月上旬に社員説明では、十分な説明が出来ないと思うが、どうなのか？

(会社) お客さまからの声はあまりないと考えており、社員説明が遅いという認識ではない。

10. 木更津駅における内房線から久留里線への乗り換え時間を10分以上確保し、Suicaをご利用のお客さまが改札にて事前精算を受けられるようにすること。また950Dから1130M、952Dから1132Mへの接続を行い、利便性向上を図ること。

【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あわせた列車時刻の設定等、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) 今回のダイヤ改正で列車ダイヤは見直しているのか？

(会社) 今回のダイヤ改正では特に見直してはいない。内房線から久留里線への乗り換えもそんなに多くないのも考慮してやっている。

(組合) 内房線127Mから久留里線921Dへの接続が1分しかなく、127Mが遅れると921Dを待たせている状況が月に何回か発生しているが、会社として認識しているのか？

(会社) 久留里線は列車本数が少ないが、途中駅での列車交換もあり、ダイヤ設定が難しい線区である。ただ今回声を頂いたので、今後首都圏本部とも連携してやっていく。

(組合) 久留里線にはまだSuicaが導入されておらず内房線からの乗り換え時間が僅少であればそのまま乗車して下車駅で処理票を渡しているが、説明するのに時間が取られてしまうことから、乗り換え時間を確保して事前に木更津駅改札で精算出来るように首都圏本部と調整する事は出来ないか？

(会社) 特定の列車があるのであれば、次回のダイヤ改正に向けて意見集約しながらやっていきたいと考えている。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その⑤

11. 久留里線の今後のあり方について明らかにするとともに、今後旅客集中が予想されることから、対策を明らかにすること。また、会社が責任を持って現場と協議し、スケジュール等を前広に示すこと。

【会社回答】 JR久留里線(久留里・上総亀山間)沿線地域交通検討会議の検討結果を踏まえ、より利便性の高い新たな交通体系を実施したいと考えている。

- (組合) 報道されている情報でしか中身がわからない現状であるが、どこまで議論が進んでいるのか？
(会社) プレスで発表されている内容になるが、**新たな交通モードへの転換、バスへの転換を行う。バスの運行主体は君津市が行う。バス転換に伴う費用は18年間はJR東日本が負担する。**
(組合) 木更津統括センター乗務ユニット車掌の業務範囲が年々縮小し、将来のキャリアプランを描けない組合員・社員がいるという声も届いている。会社として木更津乗務ユニットの将来展望について現状示せるものはあるのか？
(会社) プレスされて方針は決まったが、現段階で特に何かを決めているわけではない。これから始めていくところである。
(組合) 将来的なモードチェンジは以前から言われていたが、災害以外での廃止はJR東日本内で初めての事である。非常に大きい事であると認識している。**先ほどバス転換を行い18年間は会社が負担すると言っていたが、その根拠は何なのか？**
(会社) **JR久留里線沿線地域交通検討会議の中で話し合われて、JRが判断した部分なので根拠は分からない。ただ、それが決まった時期については、今回のプレス発表の直前に決まったわけではない。**
(組合) 一部区間廃線報道がされて今後週末を中心に更なる混雑が見込まれるが、久留里線に簡易Suica改札機を導入する予定はないのか？
(会社) 久留里線にSuicaを導入して欲しいとの声の大きいのは把握している。会社内でも検討はしている。

12. 遠距離通勤する組合員・社員が増加していることから、次期ダイヤ改正以降、泊まり行路を増やし、拘束時間短縮を図ること。また銚子乗務ユニットの出勤時刻については、特急しおさい1号を利用可能な時刻に設定すること。

【会社回答】 乗務行路については、就業規則等に基づき列車設定等様々な制約を加味し、作成しているところである。

- (組合) 今ダイヤ改正でしおさい1号を利用可能な時刻の行路は設定していないというところでもいいのか？
(会社) 行路の設定はおこなっていない。
(組合) 駅職場では、特急の時間に合わせて始業時間を設定している箇所もあると聞いたが、乗務員職場は厳しいのか？
(会社) しおさい1号の時間に行路を設定すると他の業務にも影響が出てくるので、難しい部分もある。
(組合) 銚子乗務ユニットで一番早い日勤の出勤時刻は何時になるのか？
(会社) 車掌だと8時45分、運転士だと9時13分になる。
(組合) 現在、遠距離通勤をしている組合員・社員が多くなっており、特にしおさい1号で通勤出来ればありがたいという声はもらっているの、次回のダイヤ改正以降に設定してもらいたい。
(会社) そのような主張があったのは受け止める。

13. 傷害事故防止の観点から、千葉以東線区のM電について転動防止が必要な箇所においては、線路内に安全柵を設置すること。

【会社回答】 現行通り対応されたい。

- (組合) 新たに安全柵等はつかないという事でいいのか？
(会社) その通りである
(組合) 現在E電区間では抑止手配、M電区間では運行状況確認を行った後に線路内に降りて手歯止めをつけるが、自分の列車が遅れて到着して指令に運行状況を確認した際に、指令から所定運転と言われた場合に次列車が駅に進入し、危ない状況になる場合もあるが、その認識はどうか？一番安全なのは安全柵をつける事だと考えて今回申し入れしている。
(会社) 現行通りでいいと考えている。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その⑥

14. 乗務員室内に設置されている、充電及び放送用のケーブルを現行のタブレットに対応した物に整備すること。

【会社回答】 必要な対応を検討しているところである。

(組合) 現在使用しているタブレットになった際に対応していないので、早急に変えてほしいという声が上がっている。
(会社) 時期はまだ示せないが、そんなに時間がかからずにお知らせが出来るようにする。

15. タブレット端末の更新によって、従来使用可能であった英語放送等が使用できないため改善を図ること。

【会社回答】 必要な対応を検討しているところである。

(組合) 現状多言語放送等工夫しながら乗務をしており、早急に改善を図ってほしいと声が出されている。またタブレットに入っている資料を使っている乗務員も多いが、リンクにエラーが出て資料を探すのに苦慮しているとの声も出されている。
(会社) 具体的な進捗状況は出されていないが、分かり次第お知らせしていく。

16. 運転士用の停止位置目標について、老朽化や視認性の悪い箇所へ対策を実施すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

(組合) 老朽化や視認性の悪い箇所の把握はどのようにしてやっているのか？
(会社) 添乗や社員からの声で報告等上がれば確認し、把握して改善するようにしている。
(組合) 現に停止位置目標の色が薄いという声が上がっている。状況報告書に書いても返しがないので、きちんと返して欲しい。
(会社) 内容は了解した。

17. 列車無線機の応答ボタンの感度が悪い車両が増加しているため、対策を実施すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

(組合) 応答ボタンの感度が悪い車両が増加しているとの声があるが、定期的な交換等を行っているのか？
(会社) 車両センターで定期的な交換しているという話は聞いている。引き続き交換はしていく。

18. 睡眠の質向上の観点から、各乗務員宿泊所の枕を選択制にすること。

【会社回答】 現行通り対応されたい。

(組合) 茂原統括センター乗務ユニットでは現在試験的に乗泊の枕を選択できるようにしているが、他の乗泊・駅には入れないのか？
(会社) 現行通りと対応と回答したが、1月下旬から木更津統括センター乗務ユニットでも本区と外泊の乗泊にも導入している。また、引き続きコミュニケーションを取ってよければ、他の所でも入れていきたい。

19. 「融合と連携」により、兼務者の増加が見込まれていることから、営業職場の寝室に起床装置を設置すること。

【会社回答】 現行通り対応されたい。

(組合) 「融合と連携」により、兼務者が増加しており、特に乗務員から駅に兼務で行っている組合員・社員から起床装置が無いことに違和感を覚えるという声があるが、設置はしないのか？
(会社) 営業開始遅延防止を目的に現在導入されているが、当日の当直が起床装置並びに目覚まし時計が故障していないか確認を行っている。なお全ての寝室に起床装置が導入されている箇所もある。

20. 中央・総武緩行線御茶ノ水駅のA・B線ホーム千葉方の旧信号所跡地に乗務員用トイレを設置すること。また、千葉駅1・2番線ホーム駅事務所の男性トイレを増設すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

(組合) 御茶ノ水駅の信号所が廃止になり、特に中央・総武緩行線のA線では三鷹～市川までホーム上にトイレがないが、新たな設置予定や問題認識についてはどうなのか？
(会社) 現状新たな設置は考えていない。御茶ノ水駅信号所の跡地利用についても決まっていない。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その⑦

21. 中央・総武緩行線代々木駅のB線ホームドアの汚れにより、ホームドアセンサー支障が発生するため、定期的に清掃を行うこと。

【会社回答】引き続き、必要な対応を実施していく考えである。

(組合)安全衛生委員会でも定期的に意見として上がっており、津田沼乗務ユニットでも清掃は行っているが、距離もあるため中々出来ていないと聞いているが、どうなのか？

(会社)中々清掃が出来ていない認識はある。首都圏とも連携して清掃はおこなっていく予定。ただ終電後等間合いをとってやらなければならないので、頻繁には出来ないが、センサー支障も出ているので清掃はやっていく。

22. 総武快速線東京駅地下4階社員用通路に休憩時間が短い乗務員が待機していることから、待機スペースを整備すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(組合)輸送混乱時には1・2番線のホーム事務室を使っていると訓練で周知されているが、それは何故なのか？

(会社)基本的には丸の内乗務ユニットに行くのが、前提となる。ただ列車の遅れ等により、どうしてもという場合には使ってもいいように調整した。

(組合)通常時においても、次列車までの時間がない場合、通路で待機している乗務員が多く、自分で小さな椅子を出して座っている乗務員もいる。小さなスペースでも構わないので設置出来ないか？

(会社)防火扉などの防火設備上の理由もあるので、簡単にはいかないが、意見としては承る。

23. 東京統括センター丸の内乗務ユニットおよび京葉乗務ユニットの各寝室の空調装置を個別に管理できるようにすること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(組合)現在集中管理となっているが、個別での管理にする事は出来ないのか？

(会社)首都圏とも確認したが、東京駅構内の空調設備は一括管理されている。一括管理されている理由までは分からない。

24. 朝夕通勤時間帯の折り返し時間僅少のため、府中本町駅での車内貫通を2名体制とすること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(組合)折り返し時間が僅少の為、一人で貫通するとすぐに入換開始しなければならない。一人で車内貫通を行うことでよいのか？

(会社)全ての時間ではないが、夕通帯を中心に駅社員も入って2名体制で車内貫通を行う時間もある。

(組合)朝通帯の時間は一人で車内貫通を行っており、列車の遅れがあると折り返しとなる列車も遅れが出てしまう。入換の時間も含めて2名体制を求める。

(会社)こちらからもそのような声があるのは八王子支社には伝えていく。

25. 武蔵野線北府中～船橋法典間に乗務員用トイレがないため、吉川美南駅、南越谷駅、南浦和駅の上下線ホーム上に乗務員用トイレを設置すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(組合)この間再三乗務員用トイレの設置を求める声は職場からあり、駅間も乗務距離も長いので、仮に駅でトイレに行くとってもどこにトイレがあるかわからないし、駅社員もずっといる訳ではないので、ホーム上にトイレがあると安心感が違う。複数の支社に跨るので難しいと思うが、設置を求める。

(会社)意見として承る。他支社も絡んでくるので、難しい所はあるが伝えていく。また千葉支社内でも関係する所には伝えていく。

26. 昨今の大雨等の異常気象を鑑み、社員やお客さまが雨に濡れないよう、新座駅上下線ホーム、西船橋駅9・10番線東京方に屋根を設置すること。また東所沢駅に乗務員詰所を設置すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(組合)昨年からも申し入れをしているが、列車が遅れると武蔵野乗務ユニットまで行って休憩しようとしても休憩が取れない。また輸送混乱時においても、詰所があれば対応もしやすく、同じ職場になったのであれば、「融合と連携」の観点からも設置すべきではないか？

(会社)意見として承る。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その⑧

27. 武蔵野線東所沢駅の乗務員宿泊所が電留線より遠いため、東所沢駅構内電留線脇に乗務員宿泊所を設置すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

(組合) 現行東所沢の電留線に入区してから乗泊まで10分以上かかるが、睡眠時間確保の為に新設をして欲しい。
(会社) 意見として承る。

28. 武蔵野線新座駅下りホームITVが、夕方時間帯に西日が差し込むことで視認性が確保できないことから、早急に改善を行うこと。また、総武緩行線市川駅B線のITV画面が暗く視認性に欠けることや、京葉線新浦安駅2番線のITVに列停が写し出されて見づらいこと、二俣新町下りITVが日差しにより見えにくいことから、必要な改善を行うこと。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

(組合) 申し入れした箇所も含めてITV画面が見にくいといった声があるのは会社としても認識しているのか？
(会社) そのような声があるのは認識している。場所はまだ言えないが、優先順位をあげて改善を行っていく所もある。
(組合) 特に新座駅の下りホームのITVについては、夕方時間帯は見づらくドアは閉めにくい。いくらお客さまの乗降が少ないとはいえ、怖い思いをする場面がある。
(会社) 会社としても声があるのは把握はしている。千葉支社からも八王子支社を含めて整理していく。

29. 東京統括センター京葉乗務ユニットと幕張車両センター乗務員宿泊所の寝室について、衛生面からの観点から土足禁止とすること。

【会社回答】 現行通り対応されたい。

(組合) 京葉乗務ユニットと幕張車両センターの乗泊の寝室は何故土足禁止ではないのか？不衛生でないかと声も上がっている。
(会社) 現行通り対応されたいと回答はしているが、首都圏ともコミュニケーションを取って出来る・出来ないも含めて動いている。千葉支社としては出来るのではないかと考えている。わかり次第お知らせはしていく。

30. 京葉線二俣新町～市川塩浜間の上り第5閉そく信号機の視認性が悪いため中継信号機を設置すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

(組合) 第5閉塞信号機が減速表示の場合に喚呼標から上の黄色現示が陸橋と被っていて見えないと声が上がっているため、対応してもらいたい。
(会社) 支社としても調べてみた所、過去に信号機の建植位置を変更した事があるのが判明した。今回このような声を頂いたため、引き続き確認する。

31. 京葉線西船橋駅での折り返し時間僅少のため、ホーム上の安全確保の観点から折り返し時間を見直すこと。

【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あわせた列車時刻の設定等、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) 西船橋駅18時41分(10番線)に到着し、折り返し18時46分に西船橋駅を発車する列車があるが、非常に混雑をしていて、同時間に9番線に到着する武蔵野線の列車が入ってくる為、ホーム上にお客さまが滞留してエンド交換も時間がかかり、歩きづらいという声が上がっている。今回のダイヤ改正でもそのような設定はされているのか？
(会社) 今ダイヤ改正でも設定はある。
(組合) 列車が遅れるから折り返し列車が遅れるのではなく、ホーム上のお客さまが多い為、エンド交換に時間がかかるのは伝えていきたい。
(会社) そのような意見があったことは承る。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その⑨

32. 京葉線東京駅で黄色い点字ブロックより外側を歩くお客さまが多いため、安全確保の観点から、同一ホームでの発着を解消すること。

【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あわせた列車時刻の設定等、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)京葉線東京駅の3番線・4番線で列車が到着したら多くのお客さまが降りて歩いている中で、すぐに向かい側のホームからすぐに列車が発車する場面が多く、車掌もお客さまが黄色い点字ブロックの内側まで下がるまでドアを閉めない等の取り組みをおこなっており、列車の発車も遅れてしまう実態である。車掌の安全確保の視点からも、同一ホームでの発着については解消すべきであるが、会社としてはどう認識しているのか？

(会社)混雑しているという話は聞いている。ダイヤについては、ご利用状況やダイヤ設定もあるので、解消するのは難しい。今後とも注視はしていく。

33. 京葉線幕張豊砂駅事務室に乗務員休憩所を設置すること。また、徒歩時間短縮のため幕張豊砂駅から京葉車両センターへ社員用通路を整備すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(組合)休憩所並びに作業通路については、現行通りで対応されたいとなっているが、今後作業通路については、新たな通路を作る等の検討はしているのか？また幕張豊砂駅の事務室を通年利用出来ないのか？

(会社)今の所作る考えはない。ただ夏場の暑さについては会社としても認識しており、幕張豊砂駅の事務室を使用させてもらっているが1年中使用出来ないか検討していない訳ではない。

34. 京葉線新浦安駅ホーム上下線に乗務員用トイレを設置すること。また京葉線東京駅地下3階詰所のトイレを使用できるようにすること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(組合)新浦安駅は退避駅でもあるので、あれば安心感は違うという声は上がっている。設置が出来ない理由は何なのか？

(会社)詳しくは聞いていないが、近隣の駅に設備があるのも理由になる。

(組合)舞浜や葛西臨海公園にも設備はあるが、設備が古いのと、お客さまが多く行きにくいという声もあるが、どうなのか？

(会社)新浦安に設置するのは難しい。

(組合)東京駅京葉地下3階詰所のトイレが使用できない理由は？

(会社)グループ会社の休養室になっている為、利用ができない。

35. 内房線青堀駅下り6両停目を8両停目とし、お客さまの利便性向上を図ること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(組合)日中時間帯はワンマン2両での運転が基本となる為、下り列車は6両停目(階段直下)に停車するが、夜間の列車については、8両での運転が増えてホーム端に先頭車両が止まるが、暗くて足元が見づらい話を聞いている。青堀に限った話ではないが、視認性の良い階段付近に6両停目の代わりに8両停目にする事はできないのか？

(会社)停止位置目標については、お客さまの乗降や車掌設備の関係もあって決めている。現状では変更する考えはない。

36. 内房線君津駅車掌用乗務員宿泊所の和室を、宿泊できる設備に変更すること。また2段ベッドを解消すること。

【会社回答】設備の修繕については優先順位をつけて実施していく考えである。

(組合)君津駅乗泊の2段ベッドについて入れ替える予定はあるのか？

(会社)優先順位をつけて実施していくとしているので、調整して入れ替えていく方向で上申している。なお君津駅においては、乗務ユニットの方で一部2段ベッドから、1段ベッドにしているという話を聞いている。他のベッドについても調整して1段ベッドに出来るようにしていく。

(組合)現在、君津駅乗泊には和室はあるのか？また、寝室にする考えはあるのか？

(会社)和室はあるが、CTSが使用している。それを解消するとなると、他のスペースが必要になるので難しい。



「2026年3月ダイヤ改正等について」に関する 2月13日開催 申し入れの団体交渉を行う！その⑩

37. 外房線新茂原駅と上総一宮駅設置の発車ベルの建植位置を改善すること。

【会社回答】 設備の修繕については優先順位をつけて実施していく考えである。

(組合) 乗務員室から発車ベルまでの位置が遠く、時刻の確認や指令から無線の呼び出しがあった際に、時間がかかるという声があがっているが、優先順位をつけて修繕を行っていく事でもいいのか？

(会社) すぐにといいことでも無いが、意見として受け止めてやれる所があれば修繕をしていく。

38. 外房線上総一ノ宮駅運転士用乗務員宿泊所については、老朽化による課題があることから、建て替えると共に女性運転士用の乗泊を新設すること。また、点呼箇所を別に設けること。

【会社回答】 設備の修繕については優先順位をつけて実施していく考えである。

(組合) 申し入れにもあるように、ダイヤ改正後も点呼箇所については現行の場所で変わらないのか？

(会社) ダイヤ改正時点では、現行の場所で点呼は行う。ただ、前回の交渉でも話はしたが変更できる材料があるので、引き続きやれることはやっていきたい。

(組合) 女性用乗泊の新設に関しては、入区してから休憩をするのに遠く、睡眠時間も減ることから電留線の近くがいいという声もあるので設置をしてほしい。また男性用乗泊も古いので、建て替えをして欲しいし、優先順位と回答にはあるが、優先順位1位の場所はどこなのか、教えてもらえるのであれば答えてほしい。

(会社) 優先順位1位の箇所については答えられない。

39. お客さまサービス向上の観点から、上総一ノ宮駅1・2番線ホームにお客さま用のトイレを新設すること。また千葉駅から各方面への最終列車はトイレの付属した車両運用とすること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。なお、列車ダイヤについては、お客さまのご利用状況にあわせた列車時刻の設定等、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) 上総一ノ宮駅の1・2番線ホームにトイレが設置できない理由は？

(会社) 必要性を考慮して、現在の所設置しないという判断になる。

(組合) 千葉駅からの各方面の最終列車にはトイレの付属した車両運用とすることと、昨年も申し入れを行ったが、変える事は出来ないのか？

(会社) 首都圏とも調整しているが、難しいところはある。

安全で安心して働ける職場をつくるために
職場から検証運動を創り出そう！！