



千地申第10号

「2021年3月ダイヤ改正概要及び要員体制の見直し」 に関する団体交渉を行う！ その①

1. 「2021年3月ダイヤ改正」で内房線・外房線・鹿島線におけるワンマン運転拡大や総武緩行線と京葉線の初終電の見直しや、データイム・深夜帯の輸送力の適正化に合わせた乗務員の行路・指導体制の見直しを実施する根拠を明らかにするとともに、これまでの輸送体系に踏まえ、今後の輸送体系をどのようにしていくのか具体的に明らかにすること。

【会社回答】2021年3月ダイヤ改正では、内房線・外房線・鹿島線におけるワンマン運転拡大や初終電の見直し等、お客さまのご意見やご利用状況等を踏まえ、利便性向上を図っていく考えである。

(交渉の特徴点)

- 変革2027で謳われている10年先を予想して、生産性をどう向上していくかを考えた場合に、運転本数を維持するためにどうしたらいいか検討した結果、ワンマン運転の拡大に至った。
- ワンマン運転の拡大は今後全線区で行うことを検討している。
- 鴨川運輸区の車掌指導の標準数は1人だが、必ず1人で担うというわけではない。
- 自治体へのワンマン運転の概要説明は支社企画室や駅長が、近隣の学校には駅長が説明を行っている。
- お客さまへのワンマン運転の概要の周知は、対象線区の各駅にポスターを貼って行っている。
- 動物との衝突事故対策として、忌避剤の散布や運転士の判断での注意運転を行っているが、今後そうした状況に踏まえたダイヤにすることを検討する。

2. 乗務員の標準数について、乗務系の職名でありながらも業務の統一ができない実態に踏まえ、担務別の標準数を示すこと。なお、異動については施策の目的や制度を浸透させるため、法的な根拠のみならず、本人希望を前広に勘案し十分に受け止めて実施すること。

【会社回答】乗務員の標準数については、職名が統一されたことから乗務職としての標準数として示したところである。なお、異動については、任用の基準に則り取り扱っているところであり、社員の希望等については個人面談等で前広に把握していく考えである。

(交渉の特徴点)

- 標準数については職名ごとに提案している。運転士や車掌業務は、職名ではなく、営業で言う改札や出札と同じように担務として扱うので、担務別の標準数は出さない。
- 運転士、車掌の行路数を基にして、標準数は考えている。
- 運転士と車掌の相互運用については、簡単には出来ない。今すぐに行うものではない。
- 異動に関しては、育児・介護などの両立支援を図れるよう、管理者と社員との双方向でコミュニケーションを図っていく。

3. 今後の千葉支社管内における特急列車について、車種及び乗り込み体制をどのようにしていくのか明らかにすること。

【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。

(交渉の特徴点)

- 今回のダイヤ改正では、特急列車の増減はない。
- 車種はベストプラクティスに則るが情勢によって変わることはある。
- 車掌の乗り組み体制は、送り込み等もあるので一概には言えない。決まった数はない。
- 基地再編と輸送体系が一致すれば、基地再編は何かしら検討しないとイケないと考えている。



「2021年3月ダイヤ改正概要及び要員体制の見直し」 に関する団体交渉を行う！ その②

4. 「東京2020オリンピック・パラリンピック」に向けて、今後の準備期間及び開催期間中の輸送体制について明らかにすること。なお、キャリアプランの描けない人事異動によってモチベーションを下げずに、ゆとりをもって業務を行える体制を構築すること。

【会社回答】2020東京オリンピック・パラリンピックに向け、輸送計画等を計画しているところである。なお、業務に必要な要員は確保していく考えである。

(交渉の特徴点)

- ・計画は昨年と同様である。
- ・オリパラ期間中は、研修や出張を控え要員を確保する。
- ・新規養成の見習いを除いて、異動を行わず、最大限人を活用できるようにする。
- ・オリパラ期間中の駅での車いす対応は、支社が総出で行うことを検討している。
- ・異動は、キャリアプランを加味した上で、モチベーションを下げないように、行っていく考えである。

5. 京葉車両センターの要員見直しを実施する根拠を明らかにするとともに、要員の変更によって業務に弊害が出ないように実施すること。

【会社回答】武蔵野線で使用している205系について、E231系及び209系への置換が完了したことから検修体制の一部を見直すこととした。

(交渉の特徴点)

- ・機能保全班が4人減であり、機動班、技術管理室、検修当直の人数に変更はない。
- ・機能保全班の人数が減っているため、機動班からも検査に携わることもある。
- ・4人減だからといって、仕事量が逼迫しているという認識はない。
- ・業務の平準化については、後期の作業が張る場合は、年度末の工事を翌年に回すなど対応している。

6. 初終電時間の見直しによって保守作業間合いの安全でゆとりある作業を求めてきたが、安全を維持するために保守業務の技術継承の維持をどのようにしていくのか具体的に明らかにすること。なお、技術継承の維持向上のために36協定を加味しつつ実際の設備に触れる体制をつくること。

【会社回答】技術継承の向上については、これまでと同様、各職場におけるOJT、技能教習所等におけるOff-JTを活用し、業務遂行に必要な知識、技能の向上に取り組んでいく。

(交渉の特徴点)

- ・初終電の見直しにより、保守間合いの時間は、総武緩行線でおおよそ30分程度、総武快速線は数分程度、京葉線の新習志野～蘇我間で30分程度である。
- ・終電後の作業は、一回の作業量が増えたため、夜間作業の回数が減りコストダウンに繋がる。
- ・夜間作業が回数が減った分、日中に行う作業が多く出来るようになる。
- ・OJTを含めた技術継承は、育成計画の基に教育、計画を行い、訓練は超勤ありきで行わない。
- ・内業が増えていることに関しては、内業を減らし、実作業の経験を積める様よう検討する。

7. 千地申第7号「安全と収入確保に向けた政策提言」に関する申し入れを実現すること。

【会社回答】「労使間の取扱いに関する協約」（平成30年10月1日締結）に則り取り扱っていく考えである。

(交渉の特徴点)

- ・ダイヤ改正と密接であるのは理解しており、スケジュールを調整しているところである。

その③へ



「2021年3月ダイヤ改正概要及び要員体制の見直し」 に関する団体交渉を行う！ その③

8. 乗務員行路の作成については、休日欠行路を設定せずに交番を作成すること。また、各運輸区の短時間行路の設定は、育児・介護勤務対象者が利用しやすい時間帯に設定すること。なお、泊まり行路は、睡眠時間の確保や朝の準備時間を加味した行路を作成すること。

【会社回答】乗務行路及び乗務割交番表については、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。また、短時間行路については、線区ごとの輸送形態や箇所の実態に応じて設定した所である。

(交渉の特徴点)

- ・休日欠行路は、平日・休日の輸送量が違うので、稠密線区でどうしても発生してしまう。
- ・短時間行路に対しては、育児・介護者のために設けたものである。
- ・社員の利用実態に合わせ、短時間行路の見直しを行っていく。
- ・短時間行路がない職場は、利用者が出て来れば、分割行路などの計画はしている。
- ・睡眠時間の確保については、現ダイヤの設定では難しいが、輸送体系が変われば改善の余地はある。

9. 乗務員宿泊所のリネン類については、駅で使用しているシーツと掛け布団カバーと一体型のものにすること。なお、一体型にできない場合は、掛け布団カバーを増備すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・業者が一体型のものは洗濯しづらく、手間がかかるため大量になると対応できない。
- ・毛布カバーがあれば、掛け布団カバーは必要ないという考えである。
- ・シーツの大きさは、業者が違うので統一は難しい。

10. 近年の災害発生時に踏まえて、自らが考えて判断ができるように各乗泊にはテレビ、乾電池で利用できるラジオ等の設備を配置すること。また、避難経路の掲示を徹底するとともに、避難指示等をマニュアル化すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・テレビの設置の考えはない。乗泊と休憩所が一緒になっているところは置かない。
- ・ラジオ等に関しては、タブレットで聴取が可能であり、設置する考えはない。
- ・駅からの情報や、当直からの指示で情報を収集し対応してほしい。
- ・災害の度合が増してきているので、ハザードマップの見直しを行っていく。

11. 中野駅1・2・5番線ホーム三鷹方、御茶ノ水駅2・3番線ホーム三鷹方、西船橋駅1番線三鷹方、津田沼駅4番線三鷹方、千葉方にトイレの設置すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・新たに設置予定なし。
- ・東京支社には要望があることは伝える。
- ・遅れてもいいので事前に連絡し、対応してほしい。



「2021年3月ダイヤ改正概要及び要員体制の見直し」 に関する団体交渉を行う！ その④

12. 中野駅5番線ホーム三鷹方に乗務員待機所を設置すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ホーム上に新たに設備は作らない考えである。

13. 習志野運輸区構内三鷹方に昇降台を設置すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(交渉の特徴点)

- 要望として受けたまわるが、すぐには出来ない。

14. 津田沼駅4番線三鷹方の乗務員待機所の向きを調整すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(交渉の特徴点)

- 現行通りで対応して欲しい。

15. 西船橋駅ホーム詰所の喫煙スペースを撤去すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- 休憩スペースの確保の為、優先順位でいずれ撤去する考えである。

16. 上総一ノ宮電留線、君津の乗務員宿泊所では、浴室の脱衣場でヒートショックの危険性がある為、暖房設備を設置するか、建て替えること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- 暖房設備は設置する考えはない。建て替えについても優先順位がある。
- ヒートショックは、入浴方法で防げる。
- 対策として、断熱材等で出来る方法を検討していく。

17. 君津、木更津運輸区他区、上総一ノ宮電留線、大原、勝浦の乗務員宿泊所は老朽化の為、建て替えること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(交渉の特徴点)

- すぐとはならないが、優先順位は高い。
- 一番高いのは大原、それ以外では木更津他区乗泊、君津、上総一ノ宮（電留線）、勝浦、鹿島サッカースタジアムである。



千地申第10号

「2021年3月ダイヤ改正概要及び要員体制の見直し」 に関する団体交渉を行う！ その⑤

18. 女性乗務員の増加に伴い、上総一ノ宮電留線に女性用乗務員宿泊所を建てて睡眠時間を確保すること。

【会社回答】現行設備で対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・電留線の建て替えになるタイミングで、検討している。

19. 二段ベッドの部屋を解消すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・コロナ禍でもあり、現在2人での使用とはならないよう、各区所で調整している。
- ・上総一ノ宮が車掌乗泊は一部屋増設して、解消している。
- ・順次解消していく考えである。

20. アトピー性皮膚炎への影響を軽減する為に、ボディーソープは弱酸性のものに統一すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・区ごとで一緒であり、弱酸性のものである。
- ・千葉運輸区のものとは違うため、千葉運輸区が管理の大原乗泊と錦糸町乗泊は確認する。

21. 起床装置の不具合防止の為に、寢室に予備の目覚ましを設置すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- ・目覚まし時計は電池切れの対応に手間がかかるため、ほぼ撤去した。新たに設置する考えはない。

22. 新浦安駅の1～4番線ホームの東京方と蘇我方に、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。

(交渉の特徴点)

- ・ホーム上に新たに設備は作らない考えである。

23. ワンマン運転拡大に伴い、上総一ノ宮駅でのA電の接続が2番線となることから安房鴨川方に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。

(交渉の特徴点)

- ・お客さま用としても設置は難しい。
- ・2番線折り返しの場合は、事前に連絡して対応してほしい。



「2021年3月ダイヤ改正概要及び要員体制の見直し」 に関する団体交渉を行う！ その⑥

24. 幕張車両センターの蘇我運輸区現行312行路の寢室については、室内に配管があり、雨天時に水の流れる音で睡眠が妨げられる為、部屋を変更すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- **ダイヤ改正後に、部屋を交換する。**

25. 幕張車両センターの蘇我運輸区現行323行路の寢室については、下の階段からの異音で睡眠が妨げられる為、部屋を変更すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- **ダイヤ改正後に、部屋を交換する。**

26. 京葉車両センター新館のトイレに温水洗浄便座を設置すること。

【会社回答】現行通り対応されたい。

(交渉の特徴点)

- 優先順位で整備していくが、まだ和式の箇所もある。

27. ワンマン運転に関わる情報については、同線区を担当する蘇我運輸区にも共有すること。

【会社回答】必要な情報については共有しているところである。

(交渉の特徴点)

- **大きな施策なので、情報については蘇我運輸区だけでなく、各職場に周知する考えはある。その方法としては、Q&Aを含めて良い方法がないか検討していく。**
- 3月の訓練で周知出来ることがあれば周知していくよう検討する。

28. 利便性向上の為に、久留里線にSuicaを導入すること。

【会社回答】現在のところ導入する計画はない。

(交渉の特徴点)

- お客さまの声も少なく、ご利用状況も含めて導入は難しい。

29. ダイヤ改正実施後は労使が十分に検証を行い、問題が発生した場合には労使間で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」（平成30年10月1日締結）に則り取り扱っていく考えである。

(交渉の特徴点)

- コロナ禍でなかなか検証できなかったが、今後はしっかり検証を行い、より良い施策とするために問題提起していく。

**私たちが安全で安心して働ける労働環境をつくり出すために、
施策実施後も検証運動を行ない、問題点を洗い出していこう！**