JREU JR東労組千葉地本

２０２５年３月２０日 №. ７６
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その①

2月3日開催

1. 整理時間を変更する理由を明らかにすること。また、整理時間を変更する箇所と担務を明らかにすること。

【会社回答】通転士の状況報告の見直し及び車内補充券発行機携行取り止めに伴い、労働時間の見直しを行っていく考えである。なお、必要な労働時間は確保していく考えである。

（組合）労働時間の見直しについては運転状況報告書の見直しがメインだが、異状なしの場合は当直へ口頭で報告することにより整理時間が削減される根拠は何か？
（会社）全箇所共通で異状なしの場合は口頭報告、列車遅延などがあった場合は運転状況報告書へ記入してもらう。
（組合）2分削減される根拠は何か？
（会社）退勤時に日報記入にかかる平均的な時間が2分である。運転士は必ず記入すると実施基準で謳われているため実施基準を見直す。
（組合）社員周知はどのように行うのか？
（会社）定例訓練で周知する。

2. 列車遅延等で状況報告書等の記載に必要な時間は労働時間として扱うこと。

【会社回答】業務に必要な時間は労働時間として取り扱っているところである。

（組合）実際に状況報告書等を記入した時間は、すべて労働時間として扱うということでよいか？
（会社）そうだ。実働時間を労働時間とする。
確認！
（組合）記入した時間はどのように把握するのか？
（会社）当直点呼台で社員証をタッチした時間までが労働時間になり、所定退勤時間からタッチした時間までが超勤になる。

3. 運転士と車掌の相互運用については、要員補充を目的として実施しないこと。また、実施する箇所においては、教育・訓練を実施すること

【会社回答】これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方を進め、フレキシブルな組織（職場）で一人ひとりの活躍フィールドを広げていく考えである。また、業務に必要な教育・訓練等は実施しているところである。

（組合）相互運用の目的は何か？
（会社）様々な業務を経験して成長してもらいたい。
（組合）相互運用については要員補充を目的に行わないこと。
（会社）要員補充のためではない。休日勤務が発生していることは確かであるが、それが目的ではない。
確認
（組合）当初は月１回程度であったが、1ヶ月交番に入り車掌をやっている実態がある。
（会社）コミュニケーションをとり、本人の了承を得て車掌交番に入ってもらう手法をとっている。佐倉乗務ユニットで2人いる。
（組合）相互運用を実施することについて、会社として定められた規程等はあるのか？
（会社）支社として決まりはない。職場の特情によって訓練の長さは異なり、定例訓練は、運転士と車掌をそれぞれ行っている。
（組合）相互運用を実施するにあたり、運転士の経験年数など考慮されているのか？
（会社）車掌を離れている日数が違うので、訓練用途も変わってくる。
（組合）活躍フィールドを拡げるため、乗務経験のある駅へ異動した組合員にもしっかりと対応をお願いする。
（会社）コミュニケーションを取りやっていく。

その②へ

JREU
JR東労組千葉地本

２０２５年３月２０日 №.７７
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根 賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その②

2月3日開催

４．業務の繁閑等に応じて１日当たりの出面数（作業ダイヤ）を柔軟に設定する時期を具体的に明らかにすること。また、各現業機関において、休日勤務が多発していていることから、必要な要員を確保すること。

【会社回答】　様々な要を考慮し、業務の築に応じて設定しているところである。また、業務に必要な要員は確保していく考えである。

（組合）標準数管理が無くなり、出面数管理になったが業務の繁閑は誰が判断するのか？
（会社）箇所長の判断である。
（組合）船橋・茂原統括センターが発足したが、現在も各系統で休日勤務が発生しているのか？
（会社）休日勤務は発生しているが、要員が足りないということではない。
（組合）申１号交渉でも議論したが、指令室の休日勤務は改善されたのか？
（会社）指令室は支社で検討している。非現業は提案することではないが変動があれば伝える。
（組合）業務の繁閑で出面を柔軟に設定できるのか？
（会社）花火大会などのイベントがあれば、現場長の判断で出面を増やせるが簡単にはできない。現行で変えている箇所もあまりない。
（組合）年休を入れるために休日勤務をせざるを得ない職場実態を受け止めるべきだ。
（会社）受け止める。

５．乗務員訓練を含めた研修等について、支社からの要請に対して実際の参加状況を明らかにすること。

【会社回答】　業務に必要な教育・訓練等は実施しているところである。

（組合）乗務員訓練は何年間隔で実施しているのか？
（会社）千葉支社モビサから訓練者を募集。間隔は2年程度で、2年程度を大幅に逸脱している乗務員はいないと認識している。
（組合）蘇我乗務ユニットの車掌要員が逼迫していて乗務員訓練に参加ができないことがあった。
（会社）夏以降はそのような実態はない。
（組合）乗務員訓練の2年に１回程度というのは社内規則なのか？
（会社）乗務員訓練は社内規定である。定例訓練は省令である。
（組合）乗務員訓練が確実に受講できるよう、必要な要員を確保することを求める。

６．房総特急の乗務体制の見直しに伴い、朝・夕通帯を中心に、車内秩序維持とお客さまサービス向上の観点から、多くのお客さまが利用する特急列車においては１人乗務ではなく2人乗務とすること。また、繁忙期間中や増結・増車する場合の組合員・社員の負担が大きいことから臨時改札行路を乗務させること。

【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）多客やお客さま対応などで一人乗務では厳しい。会社として把握している課題はあるのか？
（会社）一部を除き基本一人乗務になる。最繁忙期に臨時改札行路をつける。海浜幕張のイベントは現行通り対応されたい。
（組合）ダイヤ改正以降の二人乗務の列車と区間を示すこと。
（会社）

しおさい	（休日）4001M　千葉～成東間	（平日）4008M　成東～佐倉間	（休日）4008M　成東～東京間	（平休）4003M　東京～佐倉間
わかしお	（平休）1053M　東京～蘇我間	（平休）1058M　上総一ノ宮～蘇我間	（休日）1064M　上総一ノ宮～蘇我間	

また、年末年始やゴールデンウイークといった最繁忙期には、臨時の改札を付ける予定である。

確認

（組合）しおさいは、満席が多く、座席未指定券が多い。車内秩序の維持も大変である。
（会社）通勤時間は慣れているお客さまは多い。
（組合）座席未指定券の発売枚数は把握しているのか
（会社）把握しているが予想よりも少ない。ただ使用日のどの列車で使用しているかは把握できない。
（組合）運転をやりながら改札業務をすることで、車内を走ったり、無理する乗務員も出ている。
（会社）無理に改札業務をしなくてよい。走って戻っている人も認識している。やり方を工夫してほしい。

確認

（組合）繁忙期以外にもシルバーウィークや彼岸時期も多客が見込まれる
（会社）その時期が多いのは把握している。柔軟に対応する。

その③へ

JREU JR東労組千葉地本
２０２５年３月２０日№.７８
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/
千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その③

2月3日開催

7. 千葉統括センター乗務ユニットの車掌においては、今ダイヤ改正において、成田エクスプレスを担当することとなるが、現車訓練だけでは不安との声があることから、事前に見習い行路を乗務させ不安解消に努めること。

【会社回答】 業務に必要な教育・訓練等は実施しているところである。

（組合）NEXを千葉統括センターが乗務することになり提案時は現車と机上訓練のみだった。体験乗車訓練を実施することになったのは何故か？
（会社）体験乗車訓練を実施することは決まっていた。調整していたので周知が1月31日になった。
（組合）体験乗車訓練は期間内に終了するのか？
（会社）特急交番者全員が終了するという認識である。終了しなければ別途機会を設ける。 **確認**
（組合）見習いについては何故実施できないのか？
（会社）今回は見習いを行わず、ドア扱い等もは実施しない。実施できる範囲であると考えている。
（組合）東労組としては、中間運転台でのドア扱いや異常時の取り扱い、外国人対応等、見習いを付けるべきと考えている。ダイヤ改正以降は添乗等によりフォローしていくことを求める。
（会社）フォローは実施していく。指導員や内勤等に申し出てほしい。

8. 今ダイヤ改正において、CTS幕張事業所鴨川派出を廃止する根拠を明らかにすること。また廃止することにより、車両故障時の早期復旧対応に課題が生じることが想定されることから、車両故障時における異常時対応並びに早期運転再開に向けての体制を整えること。

【会社回答】 グループ会社の業務体制等については、グループ会社で決定することとなる。なお、異常時等においては、支社等総体で対応していく考えである。

（組合）CTS幕張事業所鴨川派出を廃止する根拠は何か？
（会社）輸送体系と様々なことを勘案して委託する業務量を精査を行って判断した。
（組合）異常時の出動態勢や検査係の出動、故障発生時の対応等大きなウェイトを占めていたが会社の認識はどうか？
（会社）メインはサービス機器類、蛍光灯の交換等で駅や幕張車両センターで対応できると判断した。
（組合）今後は故障が発生した場合は本区から駆け付けるのか？また、鴨川まで出動にはどのくらい時間を要するのか？
（会社）乗務員で対応できないものは車両センターから駆け付ける。時間についてはその時々で異なる。
（組合）乗務員が対応することによって業務量が増えるのではないか？職場でのフォロー体制を図るべきだ。
（会社）運転士が対応できるものは運転士が、運転士で対応できないものは車両センターから派遣する。運転士のフォローは関係区所で行う考えに変わりはない。パンタグラフを下げた状態で機器類の確認を行う可能性はある。安全な状態で確認をしてもらうのが前提である。
（組合）機器箱内の取り扱いについては、定例訓練でも行っていないのでフォローが必要だ。
（会社）職場でフォローを行う。

9. CTS幕張事業所鴨川派出の廃止に伴い、安房鴨川駅ホームから電留線への入換時に、入換補助が無くなることによって、長編成や乗務員の移動が発生し、太海方の踏切を跨ぐ時間が現状よりも長くことから、地域住民から苦情等があった場合は支社が責任を持って対応すること。

【会社回答】 安房鴨川駅構内の入換作業の見直しを行うが、踏切を長時間遮断することはないと考えている。

（組合）安房鴨川駅でダイヤ改正以降定期行路で入換は一日何本発生するのか？
（会社）入出区については8両が2本、5両と2両が6本である。本数は変わらないが8両はホーム留置になる。
（組合）入換で踏切を塞ぐため、車や通行人が足止めされてしまう。入換信号機を太海寄りに移設する想定はあるのか？
（会社）今のところ入換信号機を移設する考えはない。
（組合）踏切が塞がる時間はどの程度想定しているのか？
（会社）5両であれば概ね遮断開始から補助が付いた状態で3分以内。１人での入換を加味しても大幅に遮断ことはない。
（組合）ダイヤ改正以降、踏切の遮断する時間が長くなることを自治体等には周知しているのか？
（会社）関係する警察や市役所には伝えている。
（組合）苦情等を受けた場合は支社が責任を持って対応するのか？ **確認**
（会社）現場と連携して対応していく。
（組合）異常時等で8両編成以上で入換を実施することになったら場合の対応方は？
（会社）8両編成以上で行う場合は入換補助をつける。

その④へ

JREU JR東労組千葉地本

２０２５年３月２０日No.７９
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その④

2月3日開催

10. 特急わかしお3･5･7･9号の安房鴨川駅での内房線への接続時間が僅少のため、列車の遅れに繋がることから、安房鴨川駅での乗り換え時間を拡大すること。

【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）特急列車からの乗り換えが3分程度しかない。余裕のある乗り換え時間を検討してほしい。
（会社）必要な時間は確保しているが状況を把握して駅と相談している。現段階で変更する考えはない。
（組合）乗換時間僅少により、ホーム上を走る人もいるのが実態である。
（会社）現場から特急が遅れる声は聞いている。首都圏本部とも調整している。
（組合）太海駅が棒線化したことにより、遅れにより不接となることもあった。
（会社）首都圏本部へ上申する。

11. 木更津駅でSuicaをご利用のお客さまが改札で事前精算を受けられるよう、内房線から久留里線への乗り換え時間を拡大すること。

【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）列車によっては1分程度で内房線から久留里線へ乗り換えを余儀なくされている。
（会社）内房線と久留里線の本数が違う。全ての列車を余裕を持った接続にするのはダイヤ設定上難しい。
（組合）2年前のダイヤ改正から接続時間が僅少になっている。久留里線への接続時間は決まっているのか？
（会社）そのような決まりはない。
（組合）このようなダイヤ設定では利便性は向上しない。
（会社）通勤･通学のお客さまは定期券、遠方からのお客さまはSuicaを利用している。どちらを優先するかになる。
（組合）運転士も精算業務に苦労している。繰り返し要求しているが、久留里線にSuicaを導入できないのか？
（会社）本社へ上申しているところである。

12. 木更津統括センター乗務ユニットの車掌用POSについては、木更津統括センター内の駅においてイベント開催時の精算･発券業務並びに久留里線一部列車での多客対応や車掌の技能維持向上を図る観点から、十分な数を確保すること。

【会社回答】 業務に必要な備品等については確保していく考えである。

（組合）君津以南は無人駅が多くある。POSを持たせて発売できる体制を構築するべきだ。
（会社）木更津乗務ユニットでイベント対応等に向けて予備の体制は整えている。必要な台数は確保している。
（組合）千倉行きの最終列車において、車掌に「不正乗車している旅客がいる」とお客さまから意見を伺っている。会社は慢性的に不正乗車が発生している認識はあるのか？
（会社）不正乗車が発生していることは認識している。
（組合）具体的に会社としてどのような対策を実施していくのか？
（会社）できることから実施していく。対策を実施しているところを見せることが大事である。
（組合）POSの訓練は今後も行っていくのか？
（会社）実施していく。

確認

その⑤へ

JREU JR東労組千葉地本

２０２５年３月２０日№．８０
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その⑤

2月3日開催

13．中央・総武緩行線西船橋駅引上げ線の滞泊を廃止した根拠を明らかにすること。また、次期ダイヤ改正では、西船橋駅引上げ線滞泊とし、船橋統括センター泊りの行路を新設すること。

【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）習志野構内の車両滞泊がいっぱいになり、2024年10月の運用改訂で御茶ノ水滞泊となった。今ダイヤ改正で西船橋の引き上げ線滞泊を廃止し、翌朝習志野構内から出区して西船橋から営業運転という行路が設定された根拠は何か？
（会社）御茶ノ水については、滞泊ができるようになったので戻した。西船橋引き上げ線の滞泊廃止の根拠は、列車ダイヤについてお客さまのご利用状況や車両運用を考慮して西船橋滞泊を見直した。
（組合）以前からわざわざ津田沼に戻るのであれば、西船橋駅に泊まるほうが良いという声がある。船橋統括センター乗務ユニットに泊まることはできないのか？

（会社）平日のご利用状況が非常に少ない。休日はお客さまの利便性を考慮している。
（組合）御茶ノ水滞泊にしたのは、車両滞泊の関係であり整合性がつかない。
（会社）習志野構内の車両滞泊だけが理由ではない。津田沼含めてホームドア工事がある関係で御茶ノ水滞泊に見直した。
（組合）7月までホテル泊まりとなっているが起床装置がないため不安の声がある。起床遅延も発生している。
（会社）起床遅延が発生していることは把握しており、当直も気に掛けている。

14．中央・総武緩行線ではホームドアの設置が進んでいることから、次期ダイヤ改正では運転時分を拡大すること。

【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）現在39駅中19駅にホームドアが設置された。2月15日に全区間でTASCが導入され、ワンマン化に向けてホームドア設置工事も進んでいる。昨今はドア扱いへのご意見・苦情が多く出ており、車掌に対して呼び込みを実施して注意喚起をしている。ホームドア設置が進むと運転時分に余裕がなくなることが懸念される。次期ダイヤ改正で運転時分拡大を求める。ホームドア導入前は中野津田沼間でオールワンポツで58分であったが、1時間に拡大しているが今後運転時分の拡大を検討しているのか？
（会社）利用状況を考慮しつつ運転時分や停車時分を検討する。AB線の標定時分を見直している。

確認

15．武蔵野線西船橋駅での折り返し時分が短いため、折り返し時間を拡大すること。

【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）西船橋での夕方の混雑状況が著しい。9番10番ホームは混雑で歩けず西船橋で持ちきりの行路もある。西船橋での折り返し時間に余裕を持たせてほしい。
（会社）列車ダイヤについては乗り換え時分など様々勘案して作成しているので一概に難しい。声は受け止める。

16．千葉以東の各方面の最終列車においてトイレ利用者が多いことから、トイレの付属した車両運用に変更すること。

【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）茂原終・君津終・木更津終へE233系が運用されておりトイレがない。運用を見直すべきだ。
（会社）車両運用の都合上一概には難しい。
（組合）時期的な要素もあるが、終列車は嘔吐物等の対応があり、トイレのある車両が望ましい。
（会社）終列車の車両運用は滞泊に合わせているので難しい。そのような実態があるのは把握している。

その⑥へ

JREU JR東労組千葉地本
２０２５年３月２０日 №．８１
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根　賢次
編集者：情宣担当
ホームページ　http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その⑥

2月3日開催

17. お客さま利便性向上のため、京葉線から内房線・外房線に直通する列車については、朝・夕通帯時は各駅停車ではなく快速運転にすること

【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）蘇我乗務ユニット328行路、木更津の中2番線出区の列車は快速運転に変更できないのか？
（会社）快速通過駅の乗車機会などを勘案して各駅停車とした。
（組合）各駅停車化により混雑状況は緩和したのか？また、自治体はどのような反応なのか？
（会社）一定程度の効果はあったと認識している。自治体からは、各駅停車化に対してある程度ご理解を得ていると考えている。
（組合）新木場について18時から19時台の混雑が著しい。内・外直通列車については快速運転に変更するべきではないか？
（会社）今改正の快速運転がベストだと考えている。

18. 幕張豊砂～京葉車両センターまでの徒歩時分短縮と安全性向上のため、業務用通路を新設すること。また、安全・健康確保の観点から幕張豊砂駅に乗務員休憩所を新設すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

（組合）現在の指定通路だと最低でも15分程かかる。指定通路を短縮する考えはあるのか？
（会社）そのような考えはない。新たに整備する考えはない。
（組合）乗務員休憩所についてはどうか？広いスペースを求めているわけではなく一息つけるスペースを求めている。
（会社）幕張豊砂駅に乗務員休憩室を設置する考えはない。
（組合）指定通路については夜間暗いところもあるため、防犯面を考慮して電灯をつけるなど検討して頂きたい。
（会社）声は受け止める。

19. 武蔵野線新座駅・吉川駅・新三郷駅のITVは日差し等により、視認性が悪いことから視認性を向上させる対策を図ること。また西船橋駅10番線ホームの朝・夕通帯時の乗降確認が困難なため、上り線用のITVを設置すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

（組合）申し入れた3駅についてITVに光が差して特に見ずらいため新型に変更してほしい。停止位置が20～30cmずれるとITVが見えない。安全性向上のため設備改良を求める。
（会社）吉川駅については遮光板を交換した。新三郷駅は意見として承る。新座駅は八王子支社にも伝えていく。
（組合）吉川駅では転落死亡事故もあった。ITVの早期改良を求める。
（会社）承知した。
（組合）西船橋駅の10両から8両へ乗り換えの際、混雑によりお客さまの乗降が確認しづらいためITV新設を求める。
（会社）西船橋駅10番線はお客さまが滞留しているので検討する。乗降終了表示は指令を介して対応されたい。

確認

20. 西船橋駅ホームから船橋乗務ユニットへの階段付近が暗いため、安全性向上の観点から照明を設置するとともに、指定通路に防風壁並びに屋根を設置すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい

（組合）階段踊り場付近が暗いため、照明の増設を求める。
（会社）照明の設置にあたり、乗務員がまぶしいという状況にならないことが前提である。
（組合）本線を支障する恐れがあるため、雨天時は傘をさすことに抵抗がある。指定通路上に屋根の設置検討を求める。
（会社）屋根の設置は予算がかかるため持ち帰り検討する。

その⑦へ

JREU JR東労組千葉地本

２０２５年３月２０日№８２
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その⑦

2月3日開催

21．東所沢駅構内に乗務員が休憩できる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）武蔵野運輸区発足に伴い、東所沢駅の詰所が廃止となった。悪天候時に乗務員が階段の踊り場を利用して休んでいる実態があることから旧詰所を使用できるよう解放すること。
（会社）旧詰所は駅として使用しているため使えない。新たなスペースをつくるのは考えていない。

22．京葉線新浦安駅・武蔵野線南浦和駅・吉川美南駅のホーム上に乗務員用トイレを設置すること。

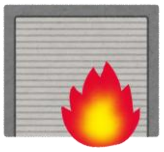
【会社回答】 現行設備で対応されたい。

（組合）武蔵野線のホーム上は南越川駅にしかトイレがない。武蔵野線のロングランや折り返しが多いため、南浦和駅や吉川美南駅のホーム上にトイレを設置できないのか？また、新浦安駅についてもホーム上にトイレを設置できないのか？
（会社）現行設置する考えはない。
南浦和駅はトイレがほしいという声は把握しているので八王子支社と連携していきたい。

23．総武快速線東京駅B4F社員通路に休憩時間が短い乗務員が多数待機しているため、休憩スペースを整備すること。また、傷害事故防止の観点から、丸の内乗務ユニットへの指定通路の防火扉を改善すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

（組合）次列車担当までの時間が僅少のため、トイレ前の通路や階段付近で休憩している乗務員がいるため、旧詰所で休憩できないのか？
（会社）旧詰所は現在訓練等で使用しているので難しい。新たに整備する予定はない。
（組合）防火扉が非常に重い。女性社員から扉が開けづらいという意見があるため対策を講じること。
（会社）防火扉なので改良は難しい。
（組合）ドアに窓もないので開閉の際ぶつかりそうになる場面もある。
（会社）ドアを開閉する際はノックをするなど注意喚起を行っていく。



24．安全・安定輸送の観点から、千葉駅1・2番線ホームの乗務員用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）お忘れ物承り所が移設されたため、乗務員用トイレが男女一つずつになったため増設を求める。
（会社）増設するは考えはない。ホームからGAと駅社員がいなくなるので乗務員と重なることはないと考えている。

25．君津駅乗泊の2段ベッドを解消するとともに、車掌用乗泊の和室を宿泊出来る設備に変更すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

（組合）君津乗泊2Fの2段ベッドを解消できないか？
（会社）優先順位をつけて取り組んでいる。
（組合）乗務員養成に伴い和室を寝室へ改良できないか？
（会社）リネン収納があるので考えていない。

その⑧へ

JREU JR東労組千葉地本

２０２５年３月２０日 №．８３
ＪＲ東労組千葉地方本部
発行者：中曽根賢次
編集者：情宣担当
ホームページ http://www.jreu-chiba.jp/

千地申第10号

「2025年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れの団体交渉を行う！その⑧

2月3日開催

26. 上総一ノ宮運転士乗泊について老朽化が進み、設備故障や防音対策がされていないことによる睡眠障害が発生していることから、乗泊を建て替えること。また暖房設備のない各乗泊の脱衣所にヒートショック対策としてヒーターを設置すること。

【会社回答】 現行設備で対応されたい。

（組合）上総一ノ宮運転士乗泊は老朽化による音漏れや揺れ、風呂の順番待ち等で睡眠時間が削られている。特に睡眠の阻害となっているアルコール検査はCTSが使用していた1Fでできないのか？
（会社）そのような声を受けているので検討する。 **確認**
（組合）上総一ノ宮乗泊は夏場虫が多く発生するため対応を検討して頂きたい。老朽化でドアの開閉音がうるさいため緩衝材をつけられないか？
（会社）虫への対策については対応してもらっている。
（組合）各乗泊の脱衣所が寒いため、他の乗泊にもヒーターを設置できないか？
（会社）京葉車両センター女性乗泊に設置した。 **確認**
（組合）京葉車両センターA棟とC棟が特に寒いのでヒーターの設置を求める。

27. E131系の空転・滑走については、ソフトウェアの改修等対策を行ってきたが、抜本的対策となっていないことやE131系以外の車種でも滑走が発生していることから、線路状態などを含めて原因を調査し、安全で安心して乗務が出来るよう早急に対策を行うこと。また、E131系の連結部分のホロについても左右のピンが固くなると分割・併合作業に支障が出るため定期的に注油作業を行うこと。

【会社回答】 空転・滑走については、引き続き必要な対策を実施していく考えである。また、ホロについては、定期的に検査を実施しているところであり、必要に応じていく考えである。

（組合）暫定対策として電気ブレーキ「切」やソフトウェアの改修を行っているが、依然として空転・滑走が発生している。停止位置誤りも数多く発生しており、安全確保の観点からもE131系は早急な対策が必要だ。
（会社）必要な改修は実施している。線路状態を含めて確認していく。
（組合）連結ホロのピンに注油を実施しているが、錆ない材質へ変更できないか引き続き検討をお願いしたい。
（会社）首都圏本部も含めて検討していく。

28. 久留里線久留里～上総亀山間の交通体系に関して、久留里線検討会議での議論経過を明らかにすること。また、地域や観光等旅客流動の活性化を図る輸送体系とすること。

【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て、より利便性の高い新たな交通体系を実現したいと考えている。

（組合）久留里線沿線地域交通検討会議の議論経過について聞かせて頂きたい。
（会社）久留里線の交通体系については、県・市・JR・住民と様々な角度で話をしていかなければならない。労働組合には成案になった状態で示したい。
（組合）職場はマスコミやネットニュース以上のことを知らない。ライドシェアについて聞かれても答えられない。駅で周知されていることを乗務員が知らないこともあるため情報共有することを求める。
（会社）今段階で示せるものはない。新たな交通体系について検討していること以外話せるものはない。
（組合）現場で働くものとして、マスコミが知っていて社員が知らないということは今後ないようにして頂きたい。
（会社）会社としては、県・市・JRとして何をするべきなのか決まった段階で労働組合に示す考えである。

29. 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6年10月1日締結）」に則り取り扱っていく考えである。

（組合）ダイヤ改正で大きな変化を迎えていく中で、今後検証運動を行い、問題等があれば議論させてもらいたい。
（会社）承知した。

安全で安心して働ける労働環境をつくり出すために、職場から検証運動をつくり出そう！