



9月24日

東地申13号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ

【丸の内車掌区】団体交渉を行う！（その1）

1. 警備員では出来ることが限られているため、お客さまが安心して利用できるように、

F・W編成を複数乗務とすること。

(会社回答)現時点で車掌の乗務体制を変更する考えはない。

(組合) その根拠は何か？

(会社) 防犯カメラ、警備員巡回、車内放送等でお客さまに協力を要請し、車内秩序を維持できている。

(組合) **コロナの影響で、席を変更してほしいというお客さまの申告が多い。**車掌でしか出来ない対応を求めるお客さまの声に対して、支社の認識は？

(会社) **業務量の増加は認識しているが、巡回は出来ている。まれに未巡回が発生していることも把握している。何かあれば管理者への報告や状況報告書への記入を願いたい。**

(組合) オリパラや少子高齢化など、将来的に様々な問題が予測される。対策は？

(会社) 現時点では変更する考えはないが、**個々の状況を見ながら対応する。**

12両編成1人乗務では「車掌でしか対応できない業務」を完遂できない！

未巡回や様々な問題は、管理者への報告や報告書への記入により

会社が把握することで対応していくことを確認！

2. 144Mの混雑対策を具体的に示すこと

(会社回答)臨時列車の設定等を関係支社と調整していく。

(組合) 混雑の理由を把握しているのか？

(会社) 繁忙期の帰省・旅行や自動車学校への往来等で混雑すると分析している。

(組合) **混雑で列車遅延が発生すると、サービスレベルの低下につながるが会社の考えは？**

(会社) **一時的にはサービスレベルは低下してしまう認識だ。**

(組合) 臨時列車の設定以外にはどのような対策を考えているのか？

(会社) 自動車学校と臨時列車の情報共有や、駅での分散利用の案内放送を行っている。

(組合) **パック商品として指定席を売り込むなど、自由席の混雑緩和対策をもっと行うべきだ。**

(会社) 営業部や仙台支社にも伝えていく。

混雑による列車遅延が、サービスレベルの低下につながることを確認！

そのうえで、自由席の混雑緩和（＝指定席での発売）を目的とした代替案を

東京支社営業部や仙台支社に伝えていくことを確認！



9月24日 2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ
東地申13号 【丸の内車掌区】団体交渉を行う！（その2）

3. 1101行路は7時台の泊りのため、前泊が基本になり3泊4日になってしまっている。そのため、泊りの勤務の出勤時刻は8時以降とすること

（会社回答）列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している
（組合） なぜこのような行路が出来てしまったのか？
（会社） 増発で他区の乗務員の行先地時間の確保が難しく、東京が担当するしかなくなった。
（組合） 職場に寝室が準備されるなど、前泊が前提になっている。寝るのも23時過ぎで重い。
（会社） 通勤は考慮していない。行路の中身を変更したり、1分でも出勤を下げられたりできるような行路のつくり方を、統括本部に要請していく。

肉体的にも精神的にも疲労が大きいため行路内容の変更を要請することを確認！

4. 1201行路・1251行路の早日勤を解消すること

（会社回答）列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している
（組合） 以前、403C～410Cは明けの担当だったはずだ。
（会社） 統括本部と相談したが、新潟との関係の中で東京の持ちとなった。
（組合） 昨年の台風の影響でF編成廃車→P編成の延命→早日勤の設定となっているのか？
（会社） 少なからずある。F編成に置き換えると1日勤解消となるが、ケースバイケース。
（組合） **居流しのユニットとして組むのであれば、職場滞在時間ももっと短くすべきだ。**
（会社） **基地再編で交番も分かれる**ので、可能な限り統括本部と調整して、より良いものとなるよう努力していく。

現場には基地再編の詳細も伝えられず、本当に良いものとなるのか疑問が残る！

5. 下記の乗り継ぎにおける食事に相当する時間を拡大すること
①1252行路 335C～1348C 新潟 発着77分
②1253行路 414C～351C 東京 発着60分

（会社回答）乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。
（組合） 睡眠と同様に食事人間として必要な部分。列車ダイヤの変更を検討できないのか。
（会社） 統括本部には伝える。新潟との持ち変えをすると新潟の乗務員が帰れなくなる。
（組合） **414Cは前列車との間隔が開いていて、お客さまも集中している。前倒しできないのか。**
（会社） **意見としては承る**が、東京口のダイヤが大幅に変更となるため難しい。

列車ダイヤの変更など組合の新たな提案を統括本部に伝えることを確認！



9月24日 2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ
東地申13号 【丸の内車掌区】団体交渉を行う！（その3）

6. 下記の乗り継ぎにおける食事に相当する時間を拡大すること

- ①平2の昼食 1206Y~1313Y 着発40分
- ②平4の夕食 1736A~1905A 着発41分
- ③平7の夕食 1932A~2109Y 着発41分

(会社回答)乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- (組合) 一旦ドア閉めなども入るため、さらに食事時間は削られる。蘇我との持ち変えは？
- (会社) 現行の蘇我の行路の中身が変わらなければ、変えられるものを蘇我と調整したい。
- (組合) 40分となっているのは乗務割交番作成規定で40分となっているからか？
- (会社) いたずらにそうやっているわけではない。

調整可能なものは、他区と調整していくこと、規定ありきではないことを確認！

7. 在来線行路の東京泊・新習志野泊、共に足ロスがあるので、それに見合った行路を作成すること

(会社回答)列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

- (組合) 泊地への徒歩時分は何分なのか？
- (会社) 折り返し時間の中に必要な時間は含まれている。
- (組合) 徒歩時分で10分以上かかる認識だ。列車ダイヤに影響される部分もあるが、考慮いただきたい。
- (会社) 平均的には睡眠時間は取れている認識。東京も新習志野も時間がかかることは認識したうえで行路を作成しているので理解いただきたい。大幅なダイヤ改正が無い限り、改善は出来ない。
- (組合) 東京電車区の横須賀総武快速担当と丸の内車掌区の京葉担当の差し替えなどの手法は？
- (会社) 乗務員基地再編成の変化点であり、現状で対応されたい。
- (組合) どのような要素を考慮して行路を作成しているのか？
- (会社) 列車ダイヤに対して効率的に乗務員を当てていくことが中心となる。乗務割交番作成規定を守って行路を作成するのが大前提。
- (組合) 睡眠時間が短いことは、安全やサービスレベル確保のために不安定な要素になっている。
- (会社) 拘束が長くても行先地の時間を確保できていない行路があることも認識している。
いたずらに拘束時間を長くしようとしているわけではない。
- (組合) 乗務割交番作成規定は最低ラインであり、今後もより良い行路作成を検討すべきだ。
- (会社) 規定に沿って行路作成する考えに変化はないが、可能な所でより良い行路作成を検討していく。

安全・安定輸送の確保のため、無理のない行路作成の実現を会社と確認する！