



10月2日
東地申6号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ

その1

【上野車掌区】団体交渉を行う！

1. 新型車内補充券発行機で座席確保が可能になった理由を明らかにすること。また、指定席券売機の自由席表記を座席未指定券表記に改善すること。

(回答)車内補充券発行機の更新に合わせ、機能向上を図ったものである。なお、現時点で指定席券売機の表示を変更する予定はないが、今後も必要な見直しは行っていく考えである。

(組合) 座席確保が可能になった理由は何か

(会社) 現場の声を集約した結果である。他支社・他線区の乗務員から座席確保に関しての要望が多かった。今までは、指令を介して座席確保を行っていたがその場で座席確保ができるようになった。

(組合) 訓練の中でも座席の確保ができる条件、できない条件というものが示されているが、車内で発売するという点よりも、誤発売、重複などの際に座席確保の機能を利用するのは、どちらが比重が大きいのか

(会社) どちらが重い、軽いといった考えはない。さまざまな状況で対応のひとつとして考えてほしい

(組合) お客さま対応などシステムではできないこともある。車内巡回などの業務はこれからも変わりはないのか

(会社) 車掌の業務について認識はこれまでもこれからも変わらない。

今後も車内巡回など車掌業務としての認識は変わらないことを確認！

(組合) 座席未指定券については、座席確保できないとなっているが、理由はあるのか

(会社) 座席確保ありきではない。新着席サービスの制度を理解してもらう上でもルールの変更は考えていない

(組合) 指定席券売機では座席未指定券を自由席と表示されている。今後の改修の予定はないのか

(会社) 現場で意見があるのは聞いている。指定席券売機は6社共通のものであるので本社には伝える。優先度の高いものからやっている現実がある

優先順序を上げるなど早急な改修を強く主張する！

2. 発行機からE657系座席管理装置アンテナにログインできない事象が多発しているのを改善すること。

(回答)関係箇所と調整し、対策を検討しているところである。

(組合) 原因として何か把握しているのか

(会社) **電波の問題であると認識している**

(組合) バン下げリセットを行い、列車の遅延が発生することもあった。再発防止をすること

(会社) 支社でも把握している。電波の問題でもあるので、時間、場所、天候などの左右される部分もある。現在も取り組んでいると思うが報告書で報告をしてほしい

(組合) 新型発行機導入前に検証は行ったのか

(会社) 行っている

(組合) 今後新機能を導入する前にはしっかりと検証を行ってほしい

(会社) 調査等はしっかりとおこなっていく考えである



10月2日
東地申6号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ

その2

【上野車掌区】団体交渉を行う！

3. 上野駅平日、宇都宮線562M（22時52分着・上野終着）列車と上野東京ライン1639E（22時55分発・上野始発平塚行、上野東京ライン最終）列車を所定接続とすること。

（回答）終電付近の接続については、2020年2月7日東京共通通達第20028号にて示達しているとおりである。

（組合）所定接続はできない理由はなにか

（会社）通達では562M～1639Eは所定接続となっていない

（組合）6番線の1269M、8番線の91Mの番線変更で乗り換え時間が拡大すると思うが可能か

（会社）手法としては可能である

（組合）機外停車の場合、車掌として判断が難しい場合もある。指令からの情報提供をしてほしい

（会社）指令にも意見は伝えていく

（組合）乗り換えが出来ると利便性が向上すると考えるが、どのように考えているのか

（会社）**そのとおりである。引き続き乗り換え時間の拡大について検討をしていく**

4. 育児介護勤務者の乗務技術維持のため、行路数を増やした上で、短時間行路の設定は各線区にワークライフバランスを踏まえた時間帯に設定すること。また、常磐線の短時間行路については、育児介護勤務者が働きやすい時間帯に設定すること。

（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。なお、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ている。

（組合）702行路は出退勤時間が遅く現状では育児介護 A 適用者が利用しづらい状況にある

（会社）**702行路の出退勤時間が遅いことは認識している。**短時間行路は育児介護 A 適用者だけではなく、当務、指導、兼務者も乗務している。昼のみの設定だと乗務員勤務制度の見直しの趣旨からも外れる。短時間行路とは育児介護 A 適用者がいない場合は設定する考えはない。ダイヤ改正後で設定する場合は行路を切り崩して設定をしている

（組合）車掌区の特状として、宇都宮線、高崎線、常磐線に乗務しているの、技量維持の観点からも3線区に短時間行路を設定するべきと思うがどのように考えているのか

（会社）**3線区の乗務するのであればそれが望ましいが、行路が増えることによって非効率な行路が発生する可能性がある。また、線見行路を設定するなど全体のバランスをみていく**

（組合）朝、昼、夜の短時間行路の設定で働き化の多様化ということは分かるが、育児介護 A 適用者の利用実態からすると夜の時間は乗務していない現実もあるので、変更できないのかという意見もある。利用実態や非効率にならない行路を作成していくことも、必要ではないかと考えるかどうか

（会社）引き続き状況を確認しながらみていく

短時間行路の設定に関しては利用実態をみながら検討を確認！