



2月19日開催

東地申第42号

団体交渉を行う！

「2025年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「上野統括センター 上野乗務ユニット」 その①

## 交渉冒頭で提案時に示したクロスに誤りがあったことについて、 会社から謝罪を受ける

【組合】 原因の究明は行われたのか。

【会社】 原因は12月上旬に現場で作った行路を上げてもらい、提案に向けてシステムに入力してきたが、どこかのタイミングで違うものになってしまった。(JEISなどにも確認したがいつ変わってしまったのかは不明)。また、担当者がチェックを行ったが行路の中身自体を確認せず、乗務キ口だけを確認したため、中身が変わっていることに気付かなかった。最終的に2月上旬に現場での確認作業で間違いが判明した。対策については、そもそもチェック体制がきちんと出来ていなかった。改めてチェック体制、チェック内容を徹底していく。

【組合】 私達は、クロスの情報資料ではあるが、それをもとに行路内容や拘束時間などを検討した上で、申し入れをしている。それを簡単に修正がありませんでは、申し入れをして団交をする意味がない。

【会社】 情報資料ではあるが、示している以上は間違いのないように努めてきた。しかし今回、修正となったことは重く受け止めている。二度と起こしてはいけない事象であり、再発防止に取り組んでいく。提案時に示した資料については、示している以上、重いものであるという認識である。

### 【 共 通 】

1項：「その他時間」が付いている行路が増加し、1時間30分に時間が拡大されているが、その理由及び業務内容について明らかにすること。

【回答】 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し指定しており、業務のさらなる融合と連携に向けて、上長の指示する業務を行うこととなる。

組 合	会 社
◆ 「その他時間」を乗務前に設定した根拠を明らかにすること。	◆ 列車ダイヤの設定上乗務前の設定となっている。また「 <u>その他時間</u> 」の設定は現場からの要望で拡大している。
◆ 「その他時間」で行う業務内容を明らかにすること。また駅との融合を行う場合は社員周知と教育を丁寧に行うこと。	◆ <u>現状は巡回や案内業務を行うと聞いている。駅の作業ダイヤに入ることは現在のところ想定していない。</u> 必要な教育は重要である。

2項：運転士、車掌共に行路分割を適用した行路が増加したため、分割行路を育児介護勤務者が最大限活用できるように必要な要員を確保すること。

【回答】 業務に必要な要員は確保していく考えである。

組 合	会 社
◆ 現在、上野乗務ユニットでは急遽突発が発生すると乗務できる社員の確保に苦勞をしている。 <u>明けの社員が補乗を行っている。</u> また、 <u>車掌業務では多客臨時列車の2人乗務を1名削り他の行路に充当</u> している。会社としてのマネジメントミスとしか言いようがない。早急に対策を講じること。	◆ <u>現場の乗務員の皆さんには休日出勤などで苦勞を掛けていることは把握している。人事課とも話している。</u> 新規採用者の採用を絞ってきた現実もあるが現在は中途採用者の採用なども行っている。すぐにとはならないが、できる限りのことは行っていく考えである。

その2へ



2月19日開催

東地申第42号

団体交渉を行う！

「2025年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「上野統括センター 上野乗務ユニット」 その②

【運転士】

1項：平日4、休日3行路の出退勤時間を見直すこと。

【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。

組合	会社
◆ 今後、田町運転区の担当業務も入ってくる。様々な検討と行路の持ち替えなどを行い早出勤の業務を解消すること。	◆ 今回は持ち替えの列車がなかった。貴側の主張は受け止めて検討していく。

2項：朝通勤時間帯における技量維持のため、朝時間帯の上り特急「ときわ」を増設すること。

【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。

組合	会社
◆ 新人教育のためにも必要な考え方である。今後は常磐のライン管理として検討すること。	◆ 今回は勝田乗務ユニットで行路検討を行った。現場からも同じ内容の声は頂いている。引き続き検討していく。

3項：以下の列車は、到着から出発まで時間僅少のため、ドア扱い、案内設定に余裕を持たせたダイヤに変更すること。

・平12行路 東京 回1658E～1658E

【回答】必要な停車時分は確保している。

組合	会社
◆ <u>現状、案内設定に2分～2分30秒かかっている。反対運転台に向かう徒歩時分を7分と考えると最低でも10分以上確保すること。</u> また指定列車として裏面記事に折り返し時間での10分を下回る列車に対して、案内設定の取り扱いの変更など検討すること。	◆ 列車ダイヤで見れば厳しいのは把握している。しかし列車設定があるので厳しい現実もある。 <u>遅れは気にせずに作業を行ってほしい。</u> また指定列車での取り扱い変更などは今後検討していく。

4項：平日7行路の乗務の中断箇所を見直すこと。

特に夕方時間帯以降は休日と同様に宇都宮駅もしくは上野駅で乗務を中断できる行路設定をすること。

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

5項：異常時における籠原での車内貫通の詳細を明らかにすること。

【回答】籠原駅の2番線に到着し高崎方の付属編成を分割のうえ上野方へ折り返す営業列車において、下り列車から同電担当で上り列車を担当する場合及び籠原駅から上り列車を担当する場合に付属編成の車内貫通を担当することとなる。

組合	会社
◆ 必要な教育・フォローを実施すること。	◆ 現場とのコミュニケーションを図りながら進めていく考えである。



2月19日開催

東地申第42号

団体交渉を行う！

「2025年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「上野統括センター 上野乗務ユニット」 その③

6項： 小山車両センターの徒歩時分について18分の追給となった根拠を示すこと。

【回答】 輸送総合システムの機能が、実際の乗務員の作業内容とは異なる点呼時刻を設定する仕様になっていたためである。

## 【車掌】

1項： 常磐線特急は車掌二人乗務にすると共に輸送障害時の対応力向上と技量維持向上の観点から改札行路を含めた優等列車の担当本数を増やすこと。

【回答】 現時点で、一人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。  
また、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

- ◆ 我々はこれまで一貫として混雑する列車に対して2人乗務を求めてきている。79Mは車内改札が60%しか回れないことも検証し議論してきている。料金を支払わない旅客と支払う旅客の不公平感を出すことはお客さまサービスの低下につながることも議論している。我々からいくつかの検討策なども出してきているが、会社として検討策が全く出されない。改めて具体的な対策を明らかにすること。
- ◆ 我々も検証をして特急の混雑率を調べて議論している。会社としてこの間検証してきた期間と検証の仕方について明らかにすること。

### 会 社

- ◆ 議論経過は理解している。人により車内放送の簡素化を行い対応して頂いているのも把握している。会社としても乗車ドアの限定なども検討してきたが乗車人員から難しい現実もある。今後もできる限り混雑する列車には改札業務を設定するよう努力していく。
- ◆ 2024年9月に1週間混雑率を見てきている。また車内を10号車まで歩きながら座席未指定の着座率を見ている。今後も引き続き検証していく考えである。

2項： 平日・休日 151 行路、155 行路の拘束時間を見直すこと。

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

3項： 食事を目的とした乗務の中断は60分以上確保すること。特に以下の行路は乗務間合い時間が60分以下の箇所が連続しているため夕食時間が取れるよう考慮すること。

- ① 休日 102 行路 383M以降      ② 休日 201 行路 2543Y以降      ③ 休日 202 行路 1630E以降
- ④ 平日 204 行路 1638E以降      ⑤ 休日 205 行路 1640E以降      ⑥ 平日 207 行路 4535Y以降
- ⑦ 平日 209 行路 3551M以降      ⑧ 平日 309 行路 1886E以降

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

### 組 合

- ◆ 拘束時間が拡大している現状がある。しかし食事を目的とした乗務の中断時間が削減されてきている。

### 会 社

- ◆ 列車ダイヤの設定によるが可能な限り拡大していく考えである。



2月19日開催

東地申第42号

団体交渉を行う！

「2025年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「上野統括センター 上野乗務ユニット」 その④

4項：以下の行路は実質的な睡眠時間が6時間を切るため乗務の中断を拡大すること。

- ① 平平 202 行路 ② 休平 202 行路 ③ 休平 203 行路 ④ 平平 205 行路 ⑤ 平休 205 行路  
⑥ 平平 209 行路 ⑦ 休平 209 行路 ⑧ 休平 304 行路 ⑨ 休休 304 行路 ⑩ 平休 305 行路  
⑪ 休平 308 行路 ⑫ 平休 310 行路 ⑬ 平平 311 行路 ⑭ 休平 311 行路

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

組 合	会 社
◆ 拘束時間が拡大している現状がある。しかし睡眠時間については拡大されている	列車ダイヤの設定によるが可能な限り拡大していく考えである。

5項：以下の行路は乗務の間合い時間が僅少のため、拡大すること。

- ① 休日 304 行路 2840Y～2853Y 詰所滞在時間 32 分  
② 休日 305 行路 1891E～1895E 詰所滞在時間 26 分  
③ 平日 303 行路 1949E～1944E 詰所滞在時間 23 分

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

6項：高崎線行路の拘束時間が延びている理由を明らかにすると共に、

平日 307 行路、平日・休日 309 行路、平日 310 行路の退勤時間を見直すこと。

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

組 合	会 社
◆ 交番順序については社員とのコミュニケーションを行いながら作成を行うこと。	◆ 交番順序については現場での検討でありコミュニケーションを取っていただきたい。

7項：平平 202 行路、平休 202 行路、平休 203 行路、休休 203 行路、平平 205 行路、休平 205 行路、休休 205

行路は拘束時間が長く、乗務距離も多いことから身体的負担を考慮した行路設定をすること。

【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、引き続き効率性と働きやすさの追求に向けた検討を行っていく考えである。

## 【設 備】

設備1項：乗務員基地再編に伴い田町運転区が廃止されるが、品川駅での待ち時間はどこを使用するのか明らかにすること。休憩スペースとトイレが利用できるよう配慮すること。

【回答】 2025年3月15日初電より品川信号総合事務所（現・田町運転区）2階の乗務員詰所を使用することを基本とする。



2月19日開催

東地申第42号

団体交渉を行う！

「2025年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「上野統括センター 上野乗務ユニット」 その⑤

2項：行先地において、現行使用できるホーム上の詰所、トイレを維持すること。

また、土浦駅上りホームに乗務員が使用できるトイレ、休憩スペースを備えた詰所を再整備すること。

【回答】引き続き、使用実態等を把握していく考えである。

なお、土浦駅上りホームの詰所を再整備する考えはないと聞いている。

3項：以下の駅は先頭車両付近は屋根が無く夜間帯は暗く視認性が悪いため、安全なドア扱いが出来るよう配慮すること。

① 深谷駅下本線 ② 倉賀野駅1番線、3番線

【回答】夜間時間帯の視認性については、引き続き状況を把握していく考えである。

4項：以下の駅のITVの視認性が悪いため改善すること。

- ① 北上尾駅上り15両用
- ② 古河駅上本線15両用・上1番線15両用
- ③ ひたち野うしく駅上本線・下1番線

【回答】古河駅上本線と上1番線の15両用のITVは改修する予定である。なお、現時点で、北上尾駅上り15両及び、ひたち野うしく駅上本線・下1番線のITVを改修する計画はない。

引き続き、状況は把握していく考えである。

5項：以下の駅において、レピーターと列車接近表示灯が誤認しやすいため、引き続き設備の移設等を検討すること。

② 水戸駅上1番線 ② 我孫子駅5番線 ③ 蓮田駅中線

【回答】現時点で、水戸駅上1番線、我孫子駅5番線、蓮田駅中線の出発反応標識、または列車接近表示灯の移設等の計画はない。

6項：以下の駅について、依然お客さまの乗降が多いことから

駅員・テンポラリースタッフなどの係員を配置し安全を確保すること。

- ① 常磐線快速線、夕夜間帯の松戸駅下りホーム
- ② 高崎線、夕夜間帯の桶川駅下りホーム
- ④ 宇都宮線、全日の赤羽駅下りホーム

【回答】現時点で、駅係員・テンポラリースタッフなどの係員を増配置する考えはない。

なお、引き続きお客さまのご利用状況等により対応していく考えである。

組 合

会 社

◆ 安全の配慮から申し入れている。停車時間の拡大など検討すること。

◆ 列車ダイヤの設定もあるが選択肢として検討はできる。



2月19日開催

東地申第42号

団体交渉を行う！

「2025年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「上野統括センター 上野乗務ユニット」 その⑥

7項：新橋駅、上野駅はホーム立ち番が廃止になることから、  
混雑する朝、夕方の通勤時間帯は立ち番を配置し安全を確保すること。

【回答】車掌用ITVの整備による車掌の視認性が確保されることから、駅の体制を見直すこととなる。  
なお、お客さまのご利用状況に応じた対応は行っていく考えである。

## 組 合

- ◆ 我々は安全配慮の観点からこの申し入れを求めている。立ち番を基本的に配置すること。また不可能であればテンポラリストaffや警備などの配備を行うこと。
- ◆ ITV故障や異常時ではお客さまの安全確保が困難となることから必要な要員の確保及び乗降終了合図器は撤去を行わないこと。
- ◆ 今回の立ち番廃止により安全レベルは向上するのか明らかにすること。
- ◆ 乗務員は一つ間違えれば刑事事件に発展することもある。過失を問われることもある。現状の安全レベルが維持できるでは回答になっていない。早急に警備員やテンポラリストaffの配置人数・配置時間を現場で明らかにすること。

## 会 社

- ◆ 新橋駅については夕通勤時間帯にテンポラリストaff・警備を配置する予定である。上野駅については山手線・京浜東北線の通勤時間帯の対応をしているのでは配備は計画していない。
- ◆ 必要な要員は確保していく考えである。また乗降終了合図器については現在のところ撤去する考えはない。
- ◆ 向上するとは回答できないが現状の安全レベルは維持できる。
- ◆ 会社としても配慮していく。必要な社員周知は行っていく考えである。

## 新橋駅は立ち番なしでは安全確保が難しい！

新橋駅はホームが狭く大きく湾曲しており、夕通勤ラッシュ時は多くのお客さまが常に滞留するためITVでのドア扱いは危険が伴う。

車掌のみでは安全レベルの維持は難しいことから、立ち番・テンポラリストaff・警備員の配置を求める！

8項：E257系、E653系を臨時列車として運行する線区において、当該車両の車掌用停目を整備すること。

【回答】必要により整備していく考えである。

安全で働きやすい上野乗務ユニットを目指すため、  
ダイヤ改正以降の検証運動を強化していこう！