



10月11日
東地申第8号

「中央・総武緩行線運用改訂について」に関する申し入れ について団体交渉を行う！ その①

交渉のポイント

- ◆ホームドア(以下FD)の導入は「2024年度の計画」で決定しているのは千葉駅のみ。それ以外の箇所については具体的に決定していないのではっきりとは回答できない。
⇒ワンマン運転の計画があるなかで「全駅に導入するのかわりにははっきりとは言えない」という回答にとどまることはあまりにも不誠実である！
- ◆FD導入時には停車時分の見直しを行うが、一律に「何秒付加」というようには決まっていない。
⇒これまで電車が遅延しているため運転時分・停車時分について見直していくよう再三主張してきているが、今回も「遅れているという認識は無い」という回答であり平行線である。また、会社側の交渉員が「議論経過の引継ぎを受けていない」と回答しており誠実さが見られない！
- ◆御茶ノ水駅の乗務員宿泊所は入口の防犯カメラとテンキー設置、巡回を行うので安心してほしい。
⇒盗聴・盗撮の対策として充分とは言えない！現場からの不安の声を受け止めるべき！

1. 中央・総武緩行線運用改訂を行う目的と根拠を明らかにすること。

【回答】車両留置に影響する御茶ノ水駅改良工事の終了および千葉支社管内のホームドア整備計画を踏まえ、運用改訂を実施するものである。

組 合

会 社

◆回答の通りで良いか。

◆当初は御茶ノ水駅留置であったが、工事に伴って疎開していた経緯がある。御茶ノ水駅の工事終了と千葉駅の工事によるものである。

2. 中央・総武緩行線のホームドア導入計画を明らかにすること。

【回答】2024年度については、今後、千葉駅1・2番線への整備を計画している。なお、2025年度以降も引き続き整備を行っていく予定である。

組 合

会 社

◆回答以外に計画は無いのか。

◆2024年度の計画は千葉駅のみ。以降については現在では分からない。

◆今後線内の全駅で導入する計画であるとなっている。西船橋駅2番線・津田沼駅5番線・幕張駅中線には導入されるのか。

◆現時点で具体的には決まっていない。具体的になり次第、必要なタイミングで周知していく。

◆ワンマン運転についても2031年度を目途に行う計画がある。その時点で全駅にFDが導入されるのか。

◆計画はしているが全駅導入すると、はっきりとは言えない。

◆具体的にいつ設置されるかは聞いていない。設置されるのか、されないのか。

◆具体的に決定次第、関係箇所にも周知していく。

◆不誠実な回答である。それが正式回答で良いのか。

◆決定次第周知していく。

◆FD導入後も千葉駅での一旦ドア閉め整列乗車は行うのか。

◆具体的には決まっていない。実態に合わせて議論していく。

◆新小岩駅のFD以降、筐体のジャストランプが点灯しなくなった。点灯しないのならテープで覆うなどすべきである。本八幡駅でドアを開扉せずに起動してしまう事象があった。改善すべきである。

◆本八幡駅の事象は認識している。モビサ内で話し合っていく。

◆運転士69行路において西船橋駅の折返しに5分10秒で持ち回り担当となっている。西船橋駅の折返し作業に必要な時間設定がされていない。解消すべきである。

◆必要な時分は付与されている。



10月11日
東地申第8号

「中央・総武緩行線運用改訂について」に関する申し入れ について団体交渉を行う！ その②

3. 今後、ホームドア導入箇所の現行の乗降扱い時分とホームドア導入後の乗降扱い時分の設定する考え方を明らかにすること。
【回答】列車ダイヤは、お客さまのご利用状況や設備条件等を考慮し設定している。引き続き、状況を把握し設定していく考えである。

組 合

- ◆これまでの交渉で停車時分が足りていないと一貫して主張してきている。その際に検証結果を示してほしいと言われているが、引継ぎは受けているか。
- ◆FD 導入時に停車時分を付加することは決まっているのか。
- ◆FD 未設置で停車時分設定が25秒である津田沼～千葉間のお客さまご利用が少ない時間帯で検証を行ったが、**停車時間は平均して32～33秒だった**。遅延が発生しているという認識はあるのか。
- ◆延々と平行線である。労使で一緒に検証してみてもどうか。
- ◆駅間の運転時分はヘラクレスのデータで設定しているのか。
- ◆ヘラクレスでは再力行する設定が無いはずだが、実際には**再力行しないと時分通りにならない**。データと違う、時分が足りていないと認識するべきである。
- ◆60名の運転士に調査した結果、津田沼～幕張本郷間で46名、新検見川～稲毛間で29名の運転士が再力行している。**定時運行ができないから再力行している。運転士の努力がある**。
- ◆検証において千葉駅到着時に45本中34本の電車で平均27秒遅延しているという結果がある。受け止めるべき。停車時分25秒は短い。FD設置時の付加時分も5秒では足りないと考えている。**FD設置駅の停車時分を最低40秒とするように検討するべきである**。
- ◆これまで交渉の中で何度も中央総武緩行線の遅延について議論してきている。しかし、経過の引き継ぎを受けていないこと、遅れている認識は無いという回答であった。従って再度検証結果をデータとして示し、次期ダイヤ改正で停車時分の見直しがある場合それらを含めて検討するとの回答を頂いた。これまでの議論経過が引き継がれていないことは問題であり、経過が残っていないという認識であるため、今回の議論を含めて検討するという回答内容について合意すること。

会 社

- ◆詳細な引継ぎは受けていないが、議論があったことは承知している。データは必要である。
- ◆一律には決まっていない。利用状況を現地で調査し検討するもの。考え方としては乗降が20秒で終わるなら停車時分は25秒とするようになる。
- ◆遅れているという認識は無い。
- ◆そのような考えはない。
- ◆ヘラクレスを使いながら調整しているものである。
- ◆時間的にシビアであることは認識している。
- ◆再力行する、しないは個人のやり方による。お客さまの乗降時間もからみ、それを考慮して運転しているという認識。
- ◆**検討はしていく**。遅れは1分未満も見ている。引き続き首都圏本部としても検証を行っていく。
- ◆主張は受けとめる。この場で合意する、しないという判断はしない。検討はしていく。

これまでの議論経過を踏まえて時分の再設定を行うこと！

現状の表定時分では定時運行が難しい！次期ダイヤ改正では十分に余裕を持った時分を設定すべきだ！

4. 中央・総武緩行線運用改訂における津田沼統括センター乗務ユニットの運転士の平日、休日の乗務キロの増減を示すこと。
【回答】2024年10月1日実施の運用改訂において、津田沼統括センター乗務ユニットの運転士の乗務キロについては、平日・土休日ともに減少している。

8. 提案については宿泊所の図面や準備時間一覧など必要な資料を提出すること。

【回答】会社が必要と判断した資料については、提示しているところである。

組 合

- ◆本部交渉の際に千葉支社が示した津田沼統括センターの乗務キロ数が不明確であった。
- ◆提案時に首都圏本部と千葉支社で提案内容と提案資料が異なっているが、**なぜなのか**。
- ◆提案された時点で御茶ノ水駅の図面を要求している。本部の交渉で千葉支社は図面が示されているほか、準備時間と徒歩時間も資料で示していたが、首都圏本部では口頭のみだった。首都圏本部も資料を示すべきである。

会 社

- ◆示し方の違いであると考える。
- ◆機関毎にやり方は違ってくるものである。
- ◆準備した資料で十分に議論できるという認識であった。

詳細な資料を提示し、内容を加味したうえで議論を行えるようにすべきである！（4項と8項は同時議論）



10月11日
東地申第8号

「中央・総武緩行線運用改訂について」に関する申し入れ について団体交渉を行う！ その③

5. 中野電車区では乗務員の体調不良が多発しており、医師からはストレスや疲労と診断されている。そのため、乗務キロや乗務時間、行路数などについては津田沼統括センター乗務ユニットとの平準化を行うと共に中野電車区の実績の増とそれに必要な要員の増を検討すること。

【回答】乗務中の体調不良の原因については、個々の事象により異なるものと認識している。なお、列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。また、行路数等については関係箇所と調整の上で決定しているものであり、必要な要員は確保しているところである。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆申57号交渉でも議論してきたが、体調不良は乗務員勤務制度の変更が関係していると主張してきている。環境整備も行われたが依然として体調不良は発生している。要員不足が原因であるという認識である。◆中野電車区(現中野南乗務ユニット)のキロ数増加ということであるが、平準化はできなかったのか。◆理解はしているが提示された資料だけでは「増えた」としかならない。千葉支社は一人当たりのキロ数も示している。	<ul style="list-style-type: none">◆体調不良が現在も発生していることは認識している。状況を見て引き続き取り組んでいるところである。現状の休日出勤数も認識しているが、新規養成期間等で要員の波がある。できる要員は手配している。◆津田沼統括センターのキロ数減少についても便乗の増加がある。一人当たりの割合でいうと中野の方が少ないというのものもある。東西線直通電車もあり、単純比較できない。◆示し方について検討はしていく。

過度な効率化による要員不足、複務化による労働密度増加を改善しなければ体調不良は無くならない！

6. 入区や出区など転動防止を行う作業は、これまでの団体交渉の議論経過や安全綱領に則り「最も安全と認められるみちを採らなければならない。」ことから線路に降りる作業は指令への抑止手配をすること。

【回答】転動防止に関する手配は、安全を確保し行っている。

<ul style="list-style-type: none">◆中野南乗務ユニットでは転動防止の際には抑止手配を採るようにしている。津田沼統括センターでも抑止手配を行うようになった箇所があるが、津田沼6番線・千葉1番線は抑止手配を行っていない。統一するべきである。◆御茶ノ水駅に手歯止めが設置されたが車載のものは使用しないのか。◆過去の手歯止め設置箇所があった。御茶ノ水留置していた時代があるなかでどのような認識なのか。◆中野統括センターの乗務員が御茶ノ水泊となることはあるのか。	<ul style="list-style-type: none">◆隣接線が無い箇所では抑止手配していないということである。安全を最優先という認識は一致している。取扱いの統一が好ましいと考えている。統一に向けて取り組んでいる。◆車載のものは取り出しにくいということがあり、使いやすいように作成したと聞いている。◆どうしていくかまでは聞いていないが、現状で最良とは考えていない。検討・改善する余地はある。◆基本的には無いが、無いとは言えない。今後の改正で持ち替える可能性もある。
--	--

7. 乗務員の宿泊所がホテルタイプとなり男女共用となることから、防犯設備の設置や室内の「盗聴や盗撮」などのセキュリティのあり方について対策を明らかにすること。

【回答】防犯カメラの設置等、必要な設備の整備は行っているところである。

<ul style="list-style-type: none">◆津田沼統括センターの乗務員から不安があるという意見を聞いている。対策は無いのか。◆巡回では対策になっていない。盗聴・盗撮の対策を求めている。今後「ホテルタイプ」が増加していくと思われる中で対策を考えていくべきである。警備会社と契約する、女性限定の部屋を作ることなどできるのではないのか。◆社員・組合員を犯罪から守るために要求している。受け入れないのであれば対立である。全て会社が責任を持つこと、対策について対立であることを合意し議事録確認に記載すること。	<ul style="list-style-type: none">◆意見は何った。盗撮・盗聴は、あつてはならないことである。疑って何かをすることはいかなものかと考える。巡回を行っている。セキュリティは安心してほしい。◆巡回・点検を行っている。意見は受け止める。様々な声を聞きながらやっていく。◆主張は受け止める。全くやらないというわけではなく、検討していない部分があるということ。議論の中で対立といのはあるが、合意というのはこの場では判断しない。持ち帰り整理する。
--	---

現場からの声を受け止めて対策を行うべきだ！

9. 運用改訂実施後、労使で検証を行い問題や変更があれば議論を行うこと。

【回答】具体的な提起があれば「労使間の取扱いに関する協約(令和6年10月1日締結)」に則り取り扱うこととなる。

◆ダイヤ改正交渉で議論できるよう検討していくべき。	◆これまで様々議論してきた。引き続き調整を行っていく。
---------------------------	-----------------------------