



八地申第23号(3月29日申し入れ、4月15日団体交渉開催)

安全で安心できる鉄道サービスの提供に向けた 乗務員の労働環境の改善を求める申し入れ 団体交渉を行う(その1)

第1項 今ダイヤ改正において紙の運行図表の配布を行わなくなった理由を明らかにすること。また、異常時対応を中心とした旅客案内におけるサービスレベルの低下及びタブレットの多岐に渡る機器操作における注意力の低下に繋がることから、これまで通り紙による運行図表を全社員に配布すること。

回答：経営環境の急激な変化や技術革新による利便性の向上を踏まえ、タブレット端末にて電車列車運行図表を確認することとした。

①紙ダイヤの全員配布をやめた理由は？

⇒全社的な取組みであり、経営状況もある。乗務員はタブレットで対応できると支社として判断した。

②見づらく、お客さま案内等でサービス低下に繋がっているのでは、紙ダイヤを配布すべきだ。

⇒紙ダイヤの有無によりお客さま案内等に要する時間は変わらないので、サービス低下には繋がらない。

③紙ダイヤに接続等の業務上必要な情報を各自が書き込み、事故防止に取り組んでいる。

⇒記入は出来ないが、職場の発意でDTACにダイヤを添付する等の工夫をしてもらっている。

④「タブレット配信のダイヤ」と「職場発意のDTACに添付されているダイヤ」のどちらが基本なのか？

⇒職場発意のDTACに添付したものは案内用であり、タブレット配信しているダイヤが基本である。

⑤行路貸与や希望者への紙ダイヤ配布を行うこともできないのか？

⇒紙での配布は行わない。タブレットを活用して対応して欲しい。

⑥紙ダイヤとの併用や行路貸与等は考えなかったのか？現場の意見を聞いて余裕あるスケジュールで行うべきだ。

⇒紙ダイヤの配布をやめることを支社として判断し、2月に職場へ周知している。

働きやすさより、コストカットを優先!

第2項 ダイヤ改正以降、準備時間や整理時間等の見直しが行われたが、見直された項目及び見直しを行った根拠等の説明と周知が職場で行われていないことから早急に行うこと。

回答：安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行ったものであり、必要な周知を行っている。

①見直し内容の周知として具体的にいったことは？

⇒ダイヤ改正の際に、職場で行路票と共に周知している。

②具体的に何の時間が何故変更されたのかが分からない。社員に説明すべきだ。

⇒必要な時間は確保しており、詳細については示すものではない。

③本部交渉では「職場で聞いて欲しい」と言われたが、職場では「詳細は分からない」と回答された。

⇒計画助役には全体的な見直しを行ったと説明している。詳細については示すつもりはない。

④車掌の準備時間・整理時間が優等列車とローカル列車と分かれているが、どのように分けているのか？

⇒乗り出し列車が優等の場合は優等の準備時間を、最終担当列車が優等の場合は優等の整理時間を、付加している。

⑤組合員の声から東所沢電車区の府中本町駅泊まりの行路に付加時間5分が付いていないことが判明したが、原因と対策は？

⇒2022年ダイヤ改正作業において支社が失念した。失念した付加時間5分は労働時間であるため基本行路を修正し、付加時間を5分付けた。全職場の行路を見直したが、同様のミスは無かった。2021年ダイヤ改正までは正しく付加時間を付けている。

その2へ続く



八地申第23号（3月29日申し入れ、4月15日団体交渉開催）

安全で安心できる鉄道サービスの提供に向けた 乗務員の労働環境の改善を求める申し入れ 団体交渉を行う(その2)

第3項 業務用タブレットによるDTACを導入するに至った経緯及び目的を明らかにするとともに、今後のDTACの活用方法として計画していることを明らかにすること。

回答：新技術を活用し、業務のシステム化を行うとともに、輸送障害時の列車ダイヤの早期回復を図っていく。

第4項 2021年11月4日から開始されたDTAC試使用期間において、この間明らかにされている成果と課題を示すこと。また、試使用期間中にも関わらず一部の職場でダイヤ改正に合わせて行路票の貸与を廃止した理由を明らかにするとともに、これまで通知行路票を貸与すること。

回答：行路票については、紙もしくはタブレット端末のデータファイルで確認することとなる。

①いつまで試使用期間で、いつから本使用を開始するのか？

⇒昨年11月4日から試使用期間である。本使用は未定である。

②試使用期間中にも関わらず、一部の職場で紙の行路票を貸与しなくなったのは何故か？

⇒DTACに慣れてもらう為の試使用期間であり、乗務点呼時の照合についてもDTACで行ってもらっている。

職場には「既存通りの行路票貸与」か「シェアポイントへの行路票アップ」かを選択してもらい、それとDTACとの併用する期間としている。判断は職場に任せている。

③DTACは試使用期間を設けているが、紙ダイヤの全員配布を廃止する際に試使用期間を設けなかった理由は？

⇒紙ダイヤについては、タブレットで対応できると支社として判断したので試使用期間を設けていない。

④DTAC導入の目的である輸送障害時の列車ダイヤ早期回復の具体例は？

⇒M電職場を中心にこれまでは詰所や駅等に行路票をFAX送信しないと列車を担当することが出来なかったが、乗務員のタブレットへ直接送信出来るのと、他行路検索を活用することで早期に列車を動かすことが出来る。

⑤DTACの試使用期間で、他行路検索等の機能はあるが、扱えていない社員もいるので必要な教育を行うこと。

⇒引き続き、必要な教育を行っていく。

第5項 DTACに移行後に業務用タブレットが使用出来なくなった際の取扱いを明らかにすること。また、DTACの代わりにTIMSやモニター装置で時刻の確認が出来ると判断した根拠を明らかにすること。

回答：タブレット端末が使用不可の場合、代替機を手配することが基本となる。

①TIMSやモニター装置の時刻表は、参考程度であくまでも紙の行路票に従って乗務するように指導されていたが、何故今回、指導内容を変更したのか？

⇒輸送相互システムでICカード・行路票・DTACの内容を管理しているので、タブレット端末の代替機が到着するまでの間に限り、TIMSやモニター装置を活用すると指導するようにした。

②乗務点呼ではDTACは照合しているが、ICカードの中身については照合していない。問題はないのか？

⇒DTACとICカード・行路票は輸送相互システムと連携しているので、DTACの照合をすれば問題ない。

③試使用期間である為、「紙の行路票」や「シェアポイントにアップされている行路票」の併用が可能であるが、本使用開始後の上記行路票の取扱いはどうなるのか？

⇒「紙の行路票」や「シェアポイントにアップされている行路票」をDTAC本使用開始後にはどうするかは決まっていない。

④DTAC本使用開始後のDTAC故障時の取扱いは、TIMSやモニター装置を活用することになるのか？

⇒決まっていない。

故障時の
取扱いは「未定」！

お客さまに安心してご利用していただける輸送サービスの
提供に向けて働きやすい労働環境を築き上げよう!!!