



## 17.お客さまが安心して快適にご利用いただける車両の改修に務めること。

会社回答：設備の整備については、必要に応じて関係機関に要請していく考えである

組合) VIS 端末伝送エラーのまま営業運転を当たり前のようになっている。京浜東北線の全編成 8 1 編成のうち、5 4 編成で同事象のままになっている。客室のモニターは聴覚障害者にとっては重要なツール。

会社) 部品不足もある。車両の定期検査は確実にやっている。

## 18. 南船橋駅、海浜幕張駅の乗務員用トイレを男女別々に使用できるように増設すること。

組合) 以前から要望しているが改善されない。千葉支社に伝えているのか？

会社) 千葉支社にはしっかり伝えている。今回も声として承る。

### (大宮統括センター)

## 1. 今ダイヤ改正における成果と課題を明らかにすること。

会社回答：ご利用状況を踏まえた輸送体系を構築したところである。

組合) 成果と課題は？

会社) 成果としては、相鉄線の直通が言える。課題としては移管したばかりで慣れるまで時間がかかった事。

組合) 埼京運輸区が発足する際の団体交渉では大宮口と大崎口で目が2つになり、より輸送力が安定すると言っていたが現実は違った。むしろ埼京運輸区が発足して遅れが常態化している。

会社) 遅れの常態化は課題だと考える。そのままが良いとは考えておらず、指令と意見交換を取り組んでいる。

組合) 指令と現場で意見交換しているのか？

会社) 指令と首都圏本部のモビサ。

組合) 現場を交えなければ原因がわからないのでは？

会社) 乱れた時に平復に時間がかかる原因としては、過密ダイヤと埼京線は他の線区からの影響を受けやすい線区。

## 2. 朝の通勤・通学時間帯の新宿駅、大崎駅での次列車までの乗り継ぎ時間が僅少なため、少しの乱れで乗り継げなくなるので、安定性を考えた行路作成にすること。

会社回答：行路の設定については、乗務員交番作成規定に基づいて行っているところである。

組合) 一項の課題からの話したが、慢性的輸送混乱で利用者に不便をかけている。朝の時間僅少の拡大を求めている。対策をうたなければ悪循環は解消されない。

会社) 会社としても利用者への迷惑は承知している。しかし朝の過密ダイヤで乗務員の時間僅少を拡大してしまうと乗務員がいなくなる。安定性を考えた行路作成している。

組合) 乗務員によって様々だが、乱れて「次列車に飛びつけない」という情報は指令に伝えた方が良いものか？

会社) 乗務員も忙しくて伝えられないだろうと思うので、無理してとまでは言わないが、情報を伝えられて指令として困るものではない。

## 3. 浮間舟渡駅下りホームの ITV の画角と視認性を早急に改善すること。

会社回答：設備の整備については、必要に応じて関係機関に要請していく考えである。

組合) 以前から要望している。ITV の画面は明るくなったが縦型の高解度のものにはならないのか？

会社) 要望としては伝えていく。

組合) 優先順位はあると思うが、ここは現場としては急務な場所。現場と支社との優先順位が一致していない。

会社) 現場の声は承った。

組合) 安全に対しては経費を使うと会社は言っている。実現して欲しい。