



11月2日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ
東地申第9号

「池袋運輸区」団体交渉を行う！（その1）

Point

- 日中時間帯の運転本数はこれ以上削減しない。
- 業務に支障がなく勉強のためなら、クロスは
計画副長・管理者に見せてもらうことができる。
- 日勤6周を減らすために、
大崎運輸区との持ち替えもやぶさかではない。
勤務時間をいたずらに延びないようにしたい。

【共通】

1. 日中帯の山手線に於いては乗車率・混雑状況を鑑み、コロナ前の列車本数に戻すこと。

回答：列車ダイヤの設定は、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮し作成している。

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ <u>山手線の流動の変化について、どのくらいの乗車率になっているのか示してほしい。</u>・ 内回り、外回り合わせてなのか。・ <u>全体の平均をとればその数字かもしれないが、号車を特定して調査すると混んでいる箇所がある。また5月以降お客さまの戻りも多く列車本数の増便を求める。</u>・ 少しの事象からその他の事象につながり大きな遅れになっている。・ 日中帯の本数を増やすことでサービス向上につながる。・ データは取っているのか、取っているなら、いつまで取るのか。・ <u>混雑している箇所の対応は具体的に何か行っているのか。</u>・ アプリの混雑率の見える化、山手線のディスプレイを使った混雑している車両から空いている車両への案内などできないか。 | <ul style="list-style-type: none">・ <u>2022年に比べてご利用状況は戻ってきている。2022年度国土交通省への報告は朝ピーク平均110%と報告している。</u>・ 外回りより内回りの方が混雑している。お客さまのご利用が多いようだ。・ <u>日中のご利用の差はある。会社としてはそこまで混んでいるとは見ていない。</u>・ 指令の対応、運転間隔の調整をしていく。お客さまのご利用にあわせて本数を設定する。・ 待ち時間の減少などサービス面の向上はあるが、日中5分間隔はこれ以上削減しない。ご利用状況を見て決めていく。・ データはさまざま取っている。そのデータを使うのは1年先になる。現在輸送人員調査を行っている。・ <u>高田馬場駅で放送を行ったりしている。山手線快適利用WGでも取り組んでいる。</u>・ 認知度は低いかもしれないが取り組んでいる。 |
|---|--|



11月2日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ
東地申第9号 「池袋運輸区」団体交渉を行う！（その2）

【運転】

1. 以下の行路において、乗務の間合い時間を30分以上確保すること。

- ①休日311 1161G ~ 1601G
- ②休日312 1105G ~ 1621G
- ③休日313 1209G ~ 1827G
- ④休日314 1119G ~ 1829G

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">・<u>運転士・車掌の項目に入る前に池袋運輸区の行路作成は権限委譲するのか。</u>・<u>乗継が時間僅少で合間が連続して20分休憩と僅少が続く。30分以上確保を1つでもできないか。</u>・<u>この設定だと自区に戻って10分~15分ほどしか休憩できない。持ち替えが出来れば検討してほしい。</u>・<u>行路作成の場面で行路を見ることができなかった。箱ダイヤを配られて初めてクロスが見れた。それまで見せてもらえなかった。</u> | <ul style="list-style-type: none">・<u>池袋運輸区は権限委譲する。</u>・<u>間合いが短い、全て広げられるかは答えられないがこういう意見を聞いたので職場の声を聞きながら、他の行路とのバランスを見て設定していく。</u>・<u>6周行路の中の特に密度の濃いところ、バランスをみて職場と調整していく。</u>・<u>計画副長もいる。管理者に聞いてほしい。一般社員では判断できなかったのでは。社員として勉強したいのであれば業務に支障がなければ拒むものではない。</u> |
|---|--|

2. 睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大するため、平日366行路627Gと休日375行路931Gは緑出区とすること。また、休日352行路の青入区を赤入区担当とすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">・<u>東京総合車両センター泊りの明け場面、大崎駅まで歩いて出場し青出区の行路がある。緑出区にできないのか。</u> | <ul style="list-style-type: none">・<u>構内作業の関係がある。青出区を赤出区に変更はできないわけではない。どうしても組めないときに緑出区を設定している。構内作業ダイヤが優先。</u> |
|--|---|

3. 交番順序表での平日307行路と平日308行路を入れ替え、5周行路とすること。

回答：交番順序については、乗務割交番作成規定に基づき関係個所と調整しながら作成している。

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">・<u>休日307行路と休日308行路は計12周設定されている。労働時間が長い。入れ替えは可能か。</u> | <ul style="list-style-type: none">・<u>チェックはしているが、特に現場から意見はない。出来ないことはない。</u> |
|---|---|

4. 休日306・307・308行路における日勤6周を解消すること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">・<u>日勤6周の解消を求める。</u> | <ul style="list-style-type: none">・<u>単純にある枠数に運転本数をあてはめていく。例にして6→2、5→3とすると日勤は帰れないから多く乗り、明けは早く帰りたいから少なくする。どちらが正解かは職場の声を聞いていく。池袋運輸区からこのような声があるので認識する。</u> |
|--|---|



11月2日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ
東地申第9号 「池袋運輸区」団体交渉を行う！（その3）

5. 特休調整縮減の為、交番順序表での306行路を枠外行路とすること。

回答：交番順序については、乗務割交番作成規定に基づき関係個所と調整しながら作成している。

・特休調整を減らすことができる。枠外にすることは可能か。

・やれなくはない。どれくらいの効果につながるのか。交番の作り方には計算式があり、予備の端数がある。当直の勤務作成に負担がかかるのではないか。

6. 平日371行路の食事を目的とした乗務の中断時間（夕食）を、1時間以上とすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

・着発で50分を切ってしまう。移動時間を考えると実質30分になってしまう。このようになってしまった原因はなにか。

・内回り担当が減った。

・371行路は内回りのみの行路。池袋運輸区の担当は内回り4本でまわすためこのようになってしまった。継続乗務すれば拡大できるが。

・技量維持の観点からも声があれば内回り担当を増やすことも。全体のバランスをみて決めていく。首都圏本部としても見ていく。

【車掌】

1. 平日209行路休止を解消すること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、行路を作成している。

・平日の乗務量の方が多くなっている。行路休止するのはなぜか。

・安全面でも負担が増えている。戻すとなればどういうときか。

・平日よりも休日の方が運転本数が多い。2021年よりは平均乗務キロは減っている。

・列車本数増。1～2本増えたから行路増とはならない。全体的にみて決めていく。

2. 乗務員の体調面・精神面を考慮し日勤の最大周回数を5周までとすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、行路を作成している。

・6周、6周半は疲労が溜まる。

・大崎との持ち替えはできるか。

・2022年は6周行路がなかった。2021年は5周以上があった。それでも2021年よりは減っている。周回の間延び、拘束時間が延びることがないようにしたい。

・担当の持ち替えはやぶさかでない。拘束時間がいたら延びないようにしたい。



11月2日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ
東地申第9号 「池袋運輸区」団体交渉を行う！（その4）

3. 育児介護制度を利用する社員にとって、仕事と育児の両立を支援するために以下の行路の出勤時間を遅くすること。

- ①平日281行路。
- ②平日282行路。
- ③休日281行路。

回答：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。

- ・ 保育園の送迎等が難しい出勤時間となっている。変更できる要素はないのか。
- ・ 育介A取得者と調整している。出勤を遅くする変更をすると他の行路に影響が出る。引き続き区所とコミュニケーションをはかり調整する。
- ・ 出勤できないから悩んでいる社員がいる。働けないから退職してしまうというのは悲しい出来事。改善してほしい。
- ・ 新しい制度、行路選択制もはじまる。柔軟な働き方利用しやすい乗務にしていく。乗ってもらってありがたいという雰囲気にしていく。

4. 前泊を前提としないために、平日206行路、平日207行路の出勤時間を遅くすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、行路を作成している。

- ・ 宇都宮線沿いの方は家から出勤できない。高崎線沿いの方はギリギリ来られるが、年休行路になっている。予備にまわってくる。2泊3日になり、睡眠時間もなかなかとれない。
- ・ 始業時間が早まっている。泊まりの明けが早くなるなどメリットもある。

5. 平日259行路の泊り場面の乗務を中断する時間を拡大すること。また、食事を目的とした乗務の中断時間は1時間以上とすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- ・ 食事を目的とする時間が46分と余裕がない。変更できないか。
- ・ 他の行路の睡眠を目的とした時間が減る、拘束時間が長くなる、出勤が早くなるなどデメリットがある。より良い行路になるように検討する。今回の行路設定のコンセプトに1本1本の間合いを拡大しようと決めて作成した。

6. 乗車率・混雑状況を鑑み、休日1608Gの池袋入区、1674Gの大崎入区を中止し、運転を継続し混雑緩和に努めること。

回答：列車ダイヤの設定は、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮し作成している。

- ・ お客さまのご利用状況が多い。入区後の後続電車が混雑する。変更は可能か。
- ・ ご利用状況をみて決定していく。途中の混雑については見ていく。1668Gのご利用が多いのは見ているが、増発は考えていない。1674Gの間合いは整えている。

安全で安心して働ける職場をつくり出そう！