



12月13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18号

【大田運輸区】団体交渉を行う！（その1）

Point

- 交番順序は、出された意見を加味し、現場中心で作成していく。
- 乗務キロ平準化のため、横浜・大宮支社と調整を行っていく。

【共通】

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。

回答：2023年3月ダイヤ改正では、お客さまのご利用に合わせた列車ダイヤに見直しを行った。なお、引き続き状況は把握していく。

・ 具体的に成果と課題を明らかにすること。

- ・ 夕通勤時間帯の南行は品川駅で蒲田行きの後、列車に乗りきれないほど混雑している。どのように考えているのか。
- ・ 品川駅の特情として東海道線乗りと同じホームで階段横が非常に狭い。また、ホームドアの導入で整列乗車がされず駅員もいなくなり案内放送もなくなり、旅客流動が悪くなっている。首都圏本部としてどのように考えているのか教えてほしい。
- ・ ワンマン運転に向けて車両改造が進んでいるが、社員周知をしっかりと行うこと。
- ・ 現場のダイヤ改正PTの成果と課題を明らかにすること。

・ ホームドア対応で評定時分の見直しを行った。また、余裕時分を採時駅の手前に付けて早発の防止を図った。輸送力の適正化として、夕方と夜間帯で北行3本、南行5本の見直しを行った。ご利用状況について朝通対時間帯は概ね予想通り、夕通対時間帯は運転間隔の問題で悪い箇所があるため見直しを図っていく。

・ 蒲田行きの後が混雑しているのは認識している。引き続き状況を把握していく。

・ 状況は認識している。どのようにしてスムーズな乗降をしていただくか引き続き状況を把握しながら対応していく。

・ 掲示等でお知らせしているが、不確定なものもあるため確定次第、周知していく。

・ 今年基本行路の作成について勉強するというところで、基本的に首都圏本部が中心で検討を行った。乗務員や区所の意見を聞きながら行路作成を行えたのは成果と考えている。

2. 京浜東北・根岸線における「ライン管理」の考え方を明らかにするとともに、次期ダイヤ改正までのスケジュールを示すこと。

回答：ライン管理については、線区ごとに輸送計画等をまとめ、効率的な業務体制を構築していくものである。引き続き、関係箇所と調整しながらダイヤ改正作業を進めていく考えである。

・ ライン管理のメリットは何か。

・ ダイヤ改正のスケジュール感など現場段階で変わってくることはあるのか？

・ これまで各支社へ足を運んだり、電話等で調整をしていたものが、担当者が首都圏本部に集まるのでその場で調整できるようになることがメリットと考えている。

・ 現場でのスケジュール感は大きく変わらないと考えている。ただ、現場での検討期間が長くなり、乗務員の意見を聞ける時間は増えると考えている。

組合

会社

組合

会社



12月13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18号 [大田運輸区]団体交渉を行う!(その2)

3. 蒲田駅の乗務員トイレ減少に伴い、全ての時間帯において大田運輸区本区で休憩ができる様に、時間僅少を解消すること。

回答：蒲田駅の乗務員用トイレについては整備している。なお、引き続き列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成していく考えである。

組合

- ・蒲田駅に社員通路が出来てから、他区の乗務員も大田運輸区で休憩する人が増えたため本区内のトイレが混雑している。また、駅のお客さま用トイレを使用したり、詰所のトイレも環境が悪く女性からは使用しづらいという声が出ている。
- ・以前使っていた、旧蒲田車掌区のトイレを使えるようにする考えはないのか。
- ・本区1階にもトイレがあるが、庁舎の外からだと入れない。

- ・蒲田場面での間合いは広げるよう行路作成はしている。トイレの混雑も認識しているが、各詰所にもトイレがあり条件は良いと考えている。
- ・使えるようにする計画はない。
- ・現場に確認をする。引き続き出来ることはやっていく。

会社

4. 遅れ解消の観点から、終電付近の接続を実態に合ったものとする。

回答：引き続き、状況は把握していく。

組合

- ・日暮里駅や神田駅などポツのない駅で最終電車を接続するのはなぜなのか。
- ・北行蒲田終は横浜で接続のために遅れる。横浜にポツを設けることは出来ないのか。
- ・接続のために列車が遅れ、お客さまには「なんで遅れるの」と思われる。終電接続のあり方の議論と実態に合わせた列車ダイヤの設定をすること。

- ・終電接続はポツの有無に関わらず、乗換駅で行先別最終電車に接続している。
- ・早発の懸念があるので、現場と意見交換をして検討したい。
- ・引き続き、状況を把握しながら対応していく。

会社

5. 食事をきちんと取れる様に、以下の行路での食事を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

- | | |
|-------------|----------|
| ①平日221行路 | ②平日224行路 |
| ③休日102行路 | ④平日121行路 |
| ⑤休日122行路 | ⑥休日124行路 |
| ⑦平日126行路 | ⑧休日127行路 |
| ⑨平日・休日134行路 | ⑩平日135行路 |

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

組合

- ・食事を目的とした乗務の中断時間を拡大することについて首都圏本部の認識を明らかにすること。
- ・社員通路が出来たが、移動に時間が取られることは変わっていない。職場実態も見て行路作成を行うこと。

- ・食事を目的とした乗務の中断時間については拡大に努めている。また、代わりに明けを軽くしたり、睡眠を長くする、食事時間以外の時間を長くするなどしている。しかし、列車ダイヤに縛られ短い行路が出来てしまうことはご理解いただきたい。
- ・食事時間は長くするように努めている。しかし、列車ダイヤに縛られ、お客さまの混雑する時間帯は乗務していただくのもご理解いただきたい。

会社



12月13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18号 [大田運輸区]団体交渉を行う!(その3)

6. 蒲田駅中線での820B発車から651B到着まで時間僅少であり、閉そくによる遅延が発生することから遅延が発生しないように時間を拡大すること。

回答：引き続き、状況は把握していく。

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">・遅延が発生していることは認識しているのか。・若干の遅れでも中線に入れず、南行列車に遅れが出てしまうため、改善すること。 | <ul style="list-style-type: none">・若干遅れていることは認識している。・次期改正で改善できるよう検討していく。 |
|---|---|

組合

会社

7. 平日2320B、磯子駅での停車時分を30秒確保すること。

回答：必要な停車時分は確保している。なお、引き続き状況は把握していく。

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">・乗務員交代駅なのになぜこの列車だけ停車時分が短いのか。拡大は出来ないのか。・他の列車の乗務員交代駅での停車時分を短くする考えはないでよいか。 | <ul style="list-style-type: none">・最終電車のため他線区との接続があり、この列車のみ短くなった。停車時間を拡大すると色々な所に波及する。接続のあり方なども含めて整理しないと難しく、状況を把握しながら検討していく。・他の列車を短くする考えはない。 |
|--|--|

組合

会社

8. 交番順序表で5日出勤務となる運転士210行路ならびに車掌108行路と109行路は「枠外」行路とすること。

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

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">・枠外行路にすることは可能なのか。・単発日勤は年休を入れる人が多く、予備者が乗っている。枠外にして交番順序を縮め予備を厚くしたほうが良いのではないか。交番順序は現場で決められるのか。 | <ul style="list-style-type: none">・可能である。ただし、枠外にすることにより特休・公休の調整が難しくなり、予備者が乗務することになるため年休が取りづらくなるデメリットがある。・交番順序は現場が中心で作成しており、管理者に伝えてもらえれば出された意見も加味しながら作成していく。 |
|--|--|

組合

会社

9. 電車運行図表をタブレットで閲覧後にDTACがログアウト状態に戻ってしまう事象が多発しているため、電車運行図表は紙ベースで配布すること。

回答：電車列車運行図表を配布する考えはない。

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ログアウト状態になってしまう事象は認識しているか。・紙ベースで配布する考えはないのか。・データ通信が出来なくなった時など何も出来なくなってしまう。 | <ul style="list-style-type: none">・複数のタブを開いていて、メモリが不足するとログアウトしてしまうことがあるのは認識している。ログアウトした場合には所定のフローに則って対応してほしい。・コストの関係やデジタル化の推進のため、現状で対応してほしい。・デメリットもあるが、メリットも多い。これまでは管理が大変だったが、指導担当の負担が軽減された。乗務員に新たに負担が出ていることは承知した。 |
|--|--|

組合

会社



12月13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18号 【大田運輸区】団体交渉を行う！（その4）

10. 回2441B、南浦和到着の機外停車を防止するべく到着番線を上中線に変更するなどして対策をとること。

回答：回2441Bの南浦和駅到着番線については、2023年11月13日施行より上本線から上中線へ変更済である。

- | | |
|--|--|
| <p>・なぜ、上本線着だったのか。</p> <p>・<u>上中線着に変更した理由は何か。</u></p> | <p>・入区の際、パンセンサーを通るなど南浦和駅とさいたま車両センターと相談の上、上本線着としていた。</p> <p>・<u>設備のスリム化があり、上中線から入区で問題なくなったため変更した。</u></p> |
|--|--|

組合

会社

【運転士】

1. 乗務キロが235キロ以上の日勤行路が増えており、負担軽減の為に乗務キロを平準化すること。

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。

- | | |
|--|--|
| <p>・<u>乗務キロが増えていることは認識しているのか。</u></p> <p>・<u>行路数が減ったのが要因だと考えている。乗務キロの平準化をすることを要請する。</u></p> <p>・250行路は短時間行路としてあるが、育児介護者には使いづらい。この行路を活用して乗務キロは平準化できるのではないか。</p> | <p>・<u>2022年と比較すると、休日で1行路増えている。さいたまや横浜も同様であるが、乗務距離は一人平均にすると大田が若干多く、今後の検討課題である。</u></p> <p>・<u>横浜、大宮とも調整を行い検討していく。</u></p> <p>・短時間行路は区所の要望をもとに設定している。要望に変化があれば検討はできる。</p> |
|--|--|

組合

会社

2. 平日222行路は便乗で蒲田駅から磯子駅着、さらに磯子乗泊までの移動と非効率であることから、便乗を解消すること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

- | | |
|---|--|
| <p>・<u>なぜこのような行路になったのか。夜間に構内まで歩いていくのは、防犯の面でも良くない。</u></p> | <p>・<u>横浜の行路の出勤時間が早いため、早く泊地に到着させるためにこのような設定になった。今回意見が出され効率面でも構内に泊まる人が入区を担当したほうが睡眠時間の拡大にもなるので、次期改正では検討していきたい。</u></p> |
|---|--|

組合

会社

3. 回768Aは東十条駅発～南浦和駅行ではなく、東十条駅発～大宮駅行とすること。

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。

- | | |
|--|---|
| <p>・<u>東十条駅発大宮駅行きにしない理由は何か。</u></p> <p>・<u>東十条駅～南浦和駅間が回送であることがイレギュラーであり、取り扱い誤りの原因にもなる。車掌が便乗していることからリスク軽減のためにも東十条駅から営業運転するべきである。</u></p> <p>・<u>お客さまにも列車が増えれば選択肢が広がる。</u></p> | <p>・<u>お客さまのご利用状況を把握しながら列車設定を行っている。前後の列車もご利用は多くない。しかし、南浦和駅からは武蔵野線からの乗り換えもあり、ご利用が多いため南浦和駅から営業列車としている。</u></p> <p>・<u>取り扱いの観点では良くないかと思うが、列車ダイヤの設定はお客さまのご利用状況や遅延状況などを見て設定していく。</u></p> <p>・<u>引き続き、車両運用や設備条件なども考慮しながら検討していく。</u></p> |
|--|---|

組合

会社



12月13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18号 【大田運輸区】団体交渉を行う！（その5）

4. 平日・休日217行路の退勤は21時前にすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組合

- ・退勤時間を繰り上げていく考えはあるか。
- ・所定ならば良いが、予備などで翌日が早い行路になった時は休養時間が短くなる。217行路の退勤時間は出来る限り、早めること。

- ・居流し行路で他と比べ退勤時間が遅いのは認識しているが、翌日の出勤時間を見れば問題ないと考えている。しかし、意見を聞いたので次期改正では考慮したい。
- ・予備は交番に則らないが、退勤時間を早めるという意見は聞いたので検討する。

会社

5. 健康・ゆとりの観点から、南浦和駅での乗務交代は南行を基本とすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組合

- ・北行詰所は狭く混雑し休まらない。また、ホーム上やコンコースも混雑し歩きづらい。今後、ホームドアが設置されるとさらに歩きづらくなることから南行乗り継ぎを基本とすること。

- ・基本的な考え方は南行乗り継ぎで、現状平日8割程度は南行乗り継ぎとしている。引き上げもあるので0にはできないが、意見は一致しているので今後も南行乗り継ぎを基本として行路を作成していく。

会社

6. 平日203行路の拘束時間並びに乗務キロを削減するように改善すること。

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

組合

- ・出区点検を行ってから大船、大宮、大船と行き、他の行路よりキツイ。首都圏本部の考えはどうか。
- ・4時半出勤で朝食をとれるのが9時半で集中力が続かない。その前の蒲田で朝食をとれるようにしてほしい。

- ・この行路は出区もあり若干キツイとは認識している。出区を他の行路に付けるなど、全体のバランスを見ながら調整していきたい。
- ・蒲田で時間をとると拘束時間が長くなってしまふのと、朝ラッシュ時間帯の列車本数の多さという課題はあるが、検討していきたい。

会社

7. 本郷台駅2番線・3番線への徒歩時分を3分拡大すること。

回答：必要な労働時間は確保している。

組合

- ・これまでも議論してきたが、首都圏本部の考え方は変わらないのか。
- ・実態に合っていない。構内歩行もあり、事故防止の観点も入れて設定すること。
- ・本郷台は睡眠時間も多くない。時間が拡大出来ないのならば、風呂待ちが発生する状況や通路の整備など環境面の改善を図ること。

- ・これまでも議論しているが、必要な労働時間を確保しているという回答に変更はない。
- ・首都圏本部も実際に現場に行き、2番線の一番最遠まで歩いている。時間は足りていると考えている。
- ・環境面は横浜支社と意見交換をしながら改善を図っていく。

会社



12月13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18号

【大田運輸区】団体交渉を行う！（その6）

8. 運転操縦技量維持のため、TASCによらない運転操縦訓練を計画し実行すること。

回答：必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組合

- ・ 現在検討している教育・訓練はあるのか。
- ・ 回答の「必要な教育・訓練」とは見習い養成時のことなのか。
- ・ 技量維持のためにTASCを切った訓練は考えていないということか。
- ・ 試運転列車で行う考えもないのか。
- ・ 技量は低下しないということだが、転勤してくる人もいの中で教育・訓練をやっていくべきではないか。
- ・ 首都圏本部としては検討していないのか。

- ・ TASC運転は自動運転ではないので、技量が著しく落ちるとは考えていない。そのため見習いの技能試験の練習以外で営業列車を用いてTASCを切った訓練は考えていない。
- ・ 見習いの養成時は技量維持ではなく、技能試験合格のため。現在の試験制度ではTASC運転で技能試験は行えないため、技能試験合格のための練習を営業列車で行っている。
- ・ 営業列車で行う考えはない。
- ・ 今のところ計画はない。指導操縦者が見習いに教えるために試運転列車を仕立てているが、これも技量維持のためではなく技能試験のために行っている。
- ・ 今後、全線TASCとなった時には、試運転列車を仕立てて訓練を行うことを現場から意見があれば検討の余地はある。
- ・ 首都圏本部としては検討していない。営業列車での訓練も想定していない。現場から試運転列車を仕立てて訓練をしたいという意見が出れば妨げる考えはない。

会社

9. 蒲田駅ならびに桜木町駅中線で折り返す際の運転士の機器整備手順を明らかにするとともに、両駅の折返時間を6分以上確保すること。

回答：運転士標準集で示しているところである。なお、必要な折返し時分は確保している。

組合

- ・ 機器整備手順について、さいたま運転区と横浜運輸区、大田運輸区で折り返し時の機器整備手順が違っている認識だ。
- ・ 指導操縦者によって教え方が違うのは良いのか。
- ・ 良くないのなら正していかなければならない。取り扱いを統一した理由があるのだから指導を徹底しなければ、いつまでも統一されない。
- ・ 蒲田や桜木町での折り返し時は機器整備に時間がかかる。5分では厳しい認識だが拡大出来ないのか。
- ・ 蒲田場面でいえば作業実態が変化している。車掌の作業や車内の混雑状況によっても状況が変わってきている。

- ・ 区として示している機器整備手順は一つだが、指導操縦者によって教え方が二種類あったと聞いている。
- ・ 良くない。指導操縦者が見習い時に教わったことを教えている。指導操縦者会議等で指導内容については指導をしている。
- ・ 指導操縦者会議での通り教えるよう、指導を行っている。
- ・ 大船や大宮の折り返しより作業が一つ多い認識はあるが、必要な時間は確保していると考えている。
- ・ 必要な時間は確保している考えだが、作業実態などは把握していく。

会社

10. 平々224行路は南行乗務を交えた行路作成に努めること。

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

- ・ 北行しか行かず乗務キロも多くキツイ。南行を1往復入れるとゆとりが出てくる。改善できないか。

- ・ さいたまや横浜とのバランスを見ながら調整を行っていきたい。

会社



12月13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18号 【大田運輸区】団体交渉を行う！（その7）

1 1. 安全・健康の観点から以下の行路の電車は蒲田駅で交代できるように行路作成を行うこと。

- ①休日225行路明、420B
- ②平日229行路、1835B
- ③平日232行路、1701A
- ④平日235行路明、634B
- ⑤平日239行路明、636B

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧奨し、行路を作成している

・蒲田駅での乗務交代は出来ないか。

・朝は大田運輸区泊りの乗務員を早く起こすことになり、睡眠時間が短くなってしまふ。乗務交代なしとすることで当直の運転整理の軽減もある。しかしこの間、意見が出ているので全体のバランスを見ながら引き続き検討していきたい。

組合

会社

1 2. 223行路、224行路、227行路、231行路は平日か休日かで大田運輸区本区か構内かで泊地が変わるため、平日と休日で泊地が変わらないよう行路作成を行い、睡眠時間を確保すること。

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

・変えられるものは変えるという考えでよいか。

・寝室の数や入出区の数もあるので全てが大田運輸区泊りとはならないが、睡眠時間の拡大を求められているので無駄な労働時間を割かないよう、現場とも意見交換をしながら行路作成をしていく。

・今回の改正で、平日と休日の出区の本数の差が大きくなってしまった。これが原因で泊地が変わってしまうのではないか。

・構内に泊まるなら入区して出区で出たいというのは分かるが、平休のアンバランスは車両運用が列車ダイヤによって決まってしまうので難しい。

組合

会社

1 3. 桜木町行最終電車の磯子駅疎開は変行路ではなく、臨時行路として設定すること。

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

・以前は臨時行路を設定していたが、変行路に変えた理由は何か。

・疎開の日数が多く、コロナで勤務操配が厳しいと現場から声が上がったことと、疎開は定期運用の延長線という考え方もあり変行路としている。また今後、ホームドア工事もあり疎開日が増えると聞いており、臨時行路で対応しきれぬかを勧奨して変行路としている。睡眠時間が短いという声は聴いているが、人がいないと臨時行路も設定できないので、変行路での対応をお願いしたい。

組合

会社

1 4. 休休223行路と平平227行路の睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

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

・睡眠を目的とした中断時間は拡大出来ないのか。

・基本的に入区した順に出区していくように行路作成はしている。出区か乗り継ぎで折り返し時間は変わってくるので、出来ないことはないと思う。泊地を合わせたいという現場の声もあるので、入出区順序などを見ながら拡大をしていきたい。

・227行路は14時12分出勤で、その日の終了が0時6分で長い。しかも睡眠時間が短い。制約があるのは理解するが、中断時間の拡大を要請する。

・検討していく。

組合

会社



12月13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18号 【大田運輸区】団体交渉を行う！（その8）

15. さいたま運転区の寝室は毎日フルタイムの時短行路の乗務員がいるわけではないので清掃が不定期になり不衛生であることから、寝室を定期的に清掃し浴室は毎日清掃すること。

回答：必要な清掃は毎日行っていると聞いている。

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 組合 | <ul style="list-style-type: none">・寝室にホコリが溜まっており、害虫も出たという声が出ている。本当に毎日清掃しているのか疑問だ。・浴室清掃も業者との契約を切って、その他時間のある勤務者が清掃していると聞いている。・気持ちよく風呂に入って寝たいが、風呂は悪臭、寝室はホコリまみれで環境が整っていない。 | 会社 | <ul style="list-style-type: none">・毎日、ロボット掃除機も活用しながら清掃していると聞いている。・浴室清掃の契約は解除しておらず、毎日行っていると聞いている。・大宮支社には伝えていく。現場でも気づいたことは管理者に伝えてほしい。 |
|----|--|----|---|

16. 磯子駅上中線の安全通路を安全に使用できるように整備すること。

回答：引き続き、必要により関係箇所へ伝えていく。

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 組合 | <ul style="list-style-type: none">・安全通路を安全に使用できない現状の認識は。・上中線への留置はイレギュラーだが、使用するのであれば必要な安全通路は整備すること。 | 会社 | <ul style="list-style-type: none">・横浜支社に確認したところ、コンクリートの板は整備していると聞いている。ただ、バラストで隠れていたり、雑草が覆い茂っているのは確認している。・首都圏本部としても同じ認識である。横浜支社には伝えており、時期は未定だが手配はしている。 |
|----|---|----|--|

【車掌】

1. 安全・健康の観点から、平日130行路明けの627Aは蒲田駅で乗務交代とすること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 組合 | <ul style="list-style-type: none">・蒲田駅で乗務交代には出来ないのか。・蒲田駅での交代が基本という考え方は良いか。・首都圏本部として代替案はあるか。 | 会社 | <ul style="list-style-type: none">・列車ダイヤや睡眠時間、拘束時間等を総合的に勘案して設定している。検討はしているが、今の列車ダイヤだとバランスが悪くなってしまい難しい。・異常時の乗務員操配を考えると、蒲田駅で多く乗り継いだほうが良いと考えている。ただし、横浜との乗り継ぎの観点から磯子駅で乗り継がなくてはならず、交代できないのは理解していただきたい。・列車ダイヤが変われば可能だが、お客さまの戻りもあり列車の削減とはならないので現状では難しい。 |
|----|---|----|--|

2. 平日124行路明けの864Aと便943Bの間の「ノーペイ」を解消し、労働時間Bを付与すること。

回答：乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 組合 | <ul style="list-style-type: none">・ノーペイ時間が発生したのはなぜか。・1分のノーペイ時間でお客さま案内などをしたら、超勤でよいか。・実態として詰所に行くことがなく、ホーム上で便乗列車を待っている。 | 会社 | <ul style="list-style-type: none">・ノーペイ時間は発生させようとして出来たのではない。労働時間Bは交番作成上、多くなったり少なくなったり変わってくる。今回は所定の折り返し時間+労働時間Bが1分のためノーペイ時間ができた。・何か対応をすれば、しっかり超勤で対応する。・詰所に行かないのなら、便乗列車を早めることは出来る。ノーペイ時間も解消出来るので、現場と相談しながら検討していく。 |
|----|--|----|---|



12月13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18号 【大田運輸区】団体交渉を行う！（その9）

3. 平日・休日122行路・休日130行路蒲田駅～南浦和間の「同便」を解消するよう行路作成に努めること。
回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧奨し、行路を作成している。

組合

- ・ このような行路となった理由は。
- ・ 便乗ではあるが、トイレの心配もある。
- ・ 睡眠時間を最大限確保するためである。次期改正で列車ダイヤが変われば変更する余地はある。
- ・ そういった声があるのも認識している。解消できるものは解消していきたい。

会社

4. 平日121行路ならびに平日129行路の睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。
回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧奨し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組合

- ・ 睡眠を目的とした中断時間の拡大を要請する。
- ・ 短いことは認識している。努力はしているが、出来ないのが現状である。

会社

5. 東神奈川場面、誤乗防止のため、発車順序を2173C、2210Kの順とするダイヤ設定を行うこと。
回答：2173Cと2210Kの出発順序については、設備条件等を考慮し作成している。

組合

- ・ 発車順序は変えられないのか。
- ・ 発車順序を変えると桜木町中線に列車がいるため、2210Kが桜木町に着けない。また、2173Cが磯子入区なので後続列車の入区時間が取れなくなってしまう。誤乗防止の観点で言えば、横浜線の時間を変えることなので横浜支社と調整していく。

会社

6. 育児介護行路は対象者数に見合った行路数を引き続き作成すること。
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。

組合

- ・ 育児A使用者が増えて、秋から中抜ききの170行路が設定されたが、成果と課題は。
- ・ 170行路の設定に当たり、一人だけ説明がされていない。コミュニケーション不足が表れているが認識はあるか。
- ・ 次期改正から定期行路として短時間行路が設定されなくなるが、そうなるにより一層コミュニケーションが重要になってくる。最近も年末の休日明示でコミュニケーション不足が露呈した。
- ・ 今後は育児Aを使っている人、それぞれオリジナルの行路が作れると考えている。コミュニケーションを取って使用する人に寄り添った行路設定を要請する。
- ・ 行路数に関しては前年の10月頃に現場にヒアリングを行い、復帰状況や次年度の復帰予定を聞きながら設定してきた。今回、育児A使用者が4人になったことから170行路を設定した。
- ・ 全体のバランスを見ながら行路設定をしており、認識の違いだと思う。元々ある行路の中から作るため難しいが、現場管理者が対象者から話を聞きながら、より良い行路設定をしていく。
- ・ コミュニケーションが重要なのは首都圏本部も現場も同じ認識。コミュニケーションを取りながら、行路設定などは行っていく。
- ・ 引き続きコミュニケーションを取っていくことが大事だと考えている。また、状況が変わったら管理者に報告することも伝えていく。

会社

ゆとりのある乗務と現場の声から
安全とサービスが作り出される！