

2月17日 東地申第43号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【上野車掌区】団体交渉を行なう! その①

1. 上野運輸区(仮称)設立における車掌の標準数を明らかにすること。

回答: 現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえ、現業機関における業務量については、年間を通じた平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当たりの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

### 組合

- 昨年は「乗務」となり、今改正では提案箇所体制となり、必要要員が確保されているかが分からなくなった。引き続き標準数で示すべきである。

### 会社

- 柔軟な働き方の趣旨を踏まえ、今までの示し方ではそぐわないため、今回は1日当たりの出面数で示している。また、必要な要員については責任をもって要員は確保していく。

## 必要な要員については会社が責任をもって確保することを確認!

2. 上野運輸区(仮称)の車掌における、乗務員の業務等の見直しの変更点及び乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更点について、以下の通り明らかにすること。

(1) 徒歩時間

- ① 各駅の詰所から乗継箇所 ② 各本区から乗継箇所(準備・整理)

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うものである。また、必要な労働時間は確保して行く考えである。

3. 品川駅、古河駅での同電折返し時間を拡大すること。

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て作成している。

- エンド交換時、問い合わせなどお客さま対応があると、遅れてしまう。
- 東海道線を見直して拡大できないか。

- 目安の時間で列車を設定している。問い合わせを考慮しての設定はしていない。
- 東海道線だけを見直すとはならない。古河駅では、10分以上確保している。

2月17日 東地申第43号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【上野車掌区】団体交渉を行なう! その②

4. 平日202行路、平日209行路、平日304行路、休日206行路、休日207行路、休日305行路において乗務員の健康維持のため、適切な時間に食事を目的とした乗務の中断を確保すること。

回答:乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- 食事を目的とした乗務の中断が短いように感じる。拡大できないか。
- 睡眠直前での食事は良くないと、安全衛生委員会で産業医が話をしている。
- すべてが短いとはならないが 209行路は少ないと認識している。
- 行路の中で、調整をしていく。

5. 平日351行路1557E~1580E東京駅での乗り継ぎ時間が僅少のため拡大すること。

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。

- 着発35分というのは、上野車掌区では初めてのことである。
- 宇都宮線が遅れると、東海道線に飛びつくようになる。
- 今回、宇都宮線は白紙で改正を行った。各区と調整を行った結果、短くなった。
- 遅れについては、当直が気にしている。現場と調整し、品川入区、東京まで便乗、東京から乗務とした。

6. 特急79M、特急83Mは夜間帯で停車駅が多く車内改札・巡回のために2人乗務とすること。

回答:現時点において、一人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。

- 一人乗務なのか。
- 異常時において、改札担当の乗務の有無が把握できない。
- 突発などが発生すると改札が削られることがある。
- 実際には、水戸支社で上野から土浦間で改札を担当している。
- 乗務報告書で出してもらいたい。
- 闇雲に改札を剥がすとはならない。

2月17日 東地申第43号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【上野車掌区】団体交渉を行なう! その③

7. 車内秩序維持の観点から便乗の特急85Mは改札担当とすること。

回答:現時点において、一人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。

- 85Mは土浦以北も一人乗務なのか。
- 車内巡回の観点からみても、改札担当は必要である。
- 改札担当をつけない基準はあるのか。
- 91Mは水戸支社が担当。乗務列車を見直し、土浦まで改札し勝田へ送り込む。土浦から勝田間の改札は必要ないと認識している。
- 土浦から先は、必要ない。
- お客さまのご利用状況で判断している。

8. 平日・休日206行路は同電折返しによる長時間乗務が続くうえに、深夜帯まで乗務するため、乗務員の健康維持の観点から、身体的負担を考慮した行路設定とすること。

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。

- 長時間の乗務だという認識だが、どうか?
- 負担を考慮してもらいたい。
- 長いという認識である。
- バランスよく行路を作成していく

9. 休日351行路525Mを、睡眠を目的とした乗務の中断の拡大の観点から、527M担当とすること。

回答:乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- 同じ列車の担当が一番いいが、持ちかえる根拠は何か。
- 平休だと5時間56分となるが。
- 白紙で作成した事と宇都宮車掌区の睡眠時間を確保するためである。
- 平休を必ず一緒とはならないが、宇都宮の行先地の時間が無くなる。今後の検討課題。

10. 冬期の半自動の取扱いについては、均等なサービスの提供と取扱い誤り防止の観点から、早急に他支社と取扱いを統一とすること。

回答:冬季期間のドア扱いについては、引き続き関係支社と調整していく。

- 内容は統一されているが「乗務員判断」となっている。
- バラつきがあるのは認識している。来年に向け、調整していく。

**ゆとりある行路を実現するため、検証運動をすすめよう!**