



2月19日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第47号 「大田運輸区」団体交渉を行なう!(その1)

<交渉のポイント>

- 列車を削減できる理由は、乗車率にて判断。蒲田から横浜方面については間隔を調整したことで乗車チャンスが増える。混雑による遅延状況は1分未満であり、今後も乗車率や遅れを見ていく。
- 行路分割機能で行路を抜かれた時間については、駅の案内、車両の清掃や内勤補助、PTやマイプロの業務を担う。
- 睡眠時間拡大のため、構内運転士が活用できる場合は調整していく。
- 食事時間の設定については、配慮を行っていく。

(共通)

1. 今ダイヤ改正において削減される電車は具体的に「どの駅」を「何時」に発車する電車なのかを明らかにするとともに、削減したことによってどのような効果をうむか具体的に明らかにすること。

回答:2024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。

組合

■具体的な列車は。

会社

■平日北行

①820A鶴見(8:38)→南浦和

②1628B蒲田(16:45)→南浦和

③1624A 蒲田(16:52)→南浦和

④1914B鶴見(19:11)→大宮

⑤1962C 鶴見(19:37)→大宮

■平日南行

①769A 蒲田(8:59)→鶴見

②1777C 南浦和(17:13)→蒲田

③1747B南浦和(18:03)→大船

④1851A大宮(18:52)→蒲田

⑤2063A南浦和(20:35)→蒲田

⑥2015B大宮(20:54)→蒲田

■休日北行

①1574C蒲田(15:50)→南浦和

②1562A蒲田(16:10)→南浦和

③1686C 蒲田(16:34)→南浦和

④1688C蒲田(16:54)→南浦和

⑤1790C蒲田(17:15)→南浦和

⑥1724B蒲田(17:23)→南浦和

⑦1792C蒲田(17:54)→南浦和

⑧1866C蒲田(18:02)→南浦和

⑨1874C鶴見(18:23)→南浦和

■休日南行

①1775C南浦和(17:03)→蒲田

②1763A南浦和(17:23)→蒲田

③1705B南浦和(17:48)→蒲田

④1815B南浦和(17:54)→蒲田

⑤1847B 南浦和(18:36)→蒲田

⑥1851B南浦和(18:57)→蒲田

⑦1935B南浦和(19:56)→蒲田

⑧2045B南浦和(20:21)→蒲田

⑨2037B南浦和(20:46)→蒲田

組合

■削減できる理由は何か。

会社

■夕夜間帯、平日が17時以降120%以下、土休日が100%以下であるため、削減をした。



2月19日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第47号 「大田運輸区」団体交渉を行なう!(その2)

組合

■効果は、どうなのか。

■鶴見駅から蒲田まで回送を設定しているが、中線で番線輻輳しないのか。

■鶴見駅から蒲田駅までの回送の経緯は。

■多客によって17時以降遅れが発生している。

会社

■蒲田→横浜方の乗車が多く、間隔を調整したことで乗車チャンスが増える。等間隔にしたことで、これまでは蒲田から先に行くお客さまが待っている状況だったが待たなくて済む。

■番線競合しないように列車設定をしている。

■南行の輸送力確保のためである。

■1分未満の遅れで推移している。引き続き、乗車率・遅れを見ていく。

平日南行を削減することで、蒲田までの区間で混雑が激しくならないのか?

2. 「中抜き行路」ではなく、育児介護行路を設定すること。

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績に応じて設定しているところである。なお、より柔軟な行路設定・行路選択を可能にするために「行路分割機能」を追加するものである。

組合

■設定した理由は。

■新たに設定する場合、設定までにどれくらいの時間を要するのか。

■今回、設定する意味は何か。

■突発が発生した場合はどのように扱うのか。

■行路を抜かれた人は、何を行うのか。

会社

■ダイヤ改正で決めてしまうと、改正まで変更できない。改正前でも柔軟に対応できるようにするため設定した。

■まずは、乗務員に周知が必要である。周知以降、それほど時間はかからない。

■育介行路・兼務者が働きやすくするためである。

■行路乗務者に「戻していいか」を打診する。予定があるなど乗務ができない場合については、別の乗務員に打診をする。

■駅の案内、車両の清掃や内勤補助、PT やマイプロの業務をしていただく。

3. 首都圏本部として電車運行図表を紙ベースでは配布しないが、通信障害が発生し D-TAC 並びに電車運行図表が閲覧できない状態の際に運転整理が発生し、別の電車と担当する際の取り扱いを明らかにすること。

回答:不具合発生時の対応については「乗務員携帯時刻表電子システム(DTAC)不具合時のフローの一部改訂について」(2022年8月26日本 MB 第177号連絡)にて示したとおりである。

組合

■「乗務員携帯時刻表電子システム(DTAC)不具合時のフローの一部改訂について」とはどのようなものなのか。

■私たちは認識をしていない。

会社

■システム障害や不具合時のフローである。

■指令会議があるので再周知していく。



2月19日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第47号

「大田運輸区」団体交渉を行なう！（その3）

4. 横浜支社管内における「乗務員の貫通作業」とは「どの駅で」「誰が」「どのように」作業を行うのか具体的に明らかにすること。

回答：乗務員による車内貫通作業の取扱いについては、2024年3月ダイヤ改正において磯子駅で実施していく。なお、取扱いについては必要な周知を行っていく考えである。

組合

会社

■具体的には。

■なぜ周知が遅いのか。

■いつ頃決まったのか。説明会では具体的な説明は無かった。

■内容が具体的にわからない状況で作業を増やすのは危険であるので、延期をすべきである。

■磯子駅で行う。詳細については3月の訓練で明らかになる。

■ダイヤ改正に間に合うようにしているからである。

■2月の頭には具体的な取扱いは決まっている。3支社にまたがることなので、先に知らせた。

■各支社と調整中であるが、意見として受け止める。

作業内容が大きく変更となる！もっと早く教育を行うべきだ！

(運転士)

1. 本郷台 2・3 番線出入区担当がなくなった経緯を明らかにするとともに、技能維持の観点から 2・3 番線出入区担当の行路を設定すること。

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

会社

■出入区がなくなった経緯はどのようなことか。

■持ち回りでいいのか。

■異常時の取扱いは。

■3支社で調整した。1年間やってみてトレースしていく。

■6番線は動かさない。2番線、3番線をうまく回転させながら持ち回りをしていく。

■指令で勉強会をしているが、違う番線になる可能性はある。

2. 以下の行路の食事時間を適正な時間帯に設定できるよう行路設定すること。

① 平日 201 行路・平日 204 行路・平日 206 行路・平日 208 行路・平日 230 行路明け・平日 237 行路明け・休日 203 行路の朝食時間

② 休日 214 行路の昼食時間

③ 平日 224 行路・休日 219 行路の夕食時間

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

会社

■検討したのか。

■具体的に検討したものは。

■検討したが、行路を作ることは厳しい。

■206行路は南浦和での交代乗務員がおらず、検討したが変化はない。配慮をしていないわけではない。



2月19日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第47号

「大田運輸区」団体交渉を行なう！（その4）

3. 以下の行路の睡眠時間を確保すること。

- ①平日 232 行路 ②平日 233 行路 ③平日 234 行路 ④平日 236 行路
- ⑤平日 240 行路 ⑥休日 234 行路 ⑦休日 241 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

■何か検討したことは。

■構内運転士の活用は。

会社

■拡大したい思いはある。しかし、出先の着発を見てから行路を作成しているため、入出区を崩すと行路が作成できない。しかし、乗り出しを変えれば検討はできる。

■はまれば変えられる。可能な範囲で調整する。

4. 平日 224 行路 1957B から同便を解消すること。

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。

組合

■解消できたのか。

会社

■磯子の睡眠時間をどのように取るのかである。泊地の睡眠をどうするのかを考えたときに、同便が望ましい。

5. クロスの「泊地」の文字が重なって読み取れないので正しく読み取れるクロスを提示すること。

回答：必要な資料は提示している。

6. D-TAC の E 電時刻表画面を以前の紙ベースの行路票のように間隔を詰めてページが少なくなるように改善すること。

回答：必要により関係箇所に伝えていく。

組合

■改善できたことは。

会社

■現場の作業である。区所の作り方で変わっている。

（車掌）

1. 客回 461A から便回 461A に変更した理由と車掌の取り扱いの変更点を具体的に明らかにすること。

回答：田端駅の停車時間が拡大したことから、運転士による始発列車のドア扱い等を実施するものである。

組合

■どれくらい拡大したのか。

■1分になったから便回になったのか。

■車掌の変更はあるのか。

会社

■30秒増え、1分になった。

■1分停車になり、ドア扱いが出来るからである。

■特に変更はない。



2月19日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第47号

「大田運輸区」団体交渉を行なう！（その5）

2. 安全にドア扱いができるように、以下の箇所の ITV の調整を行うこと。

- ① 王子駅北行 1-2 両目を写す ITV
- ② 桜木町駅南行下本線及び中線 1-2 両目を写す ITV
- ③ 大宮駅南行 1 番線 1-1.5 両目及び 2 番線 1-2 両目を写す ITV

回答:現時点で、王子駅北行の ITV を改修する計画はない。なお、桜木町駅南行下本線・中線、大宮駅1番線・2番線の ITV を改修する計画はないと聞いている。

組合

■写し方を変えてもらいたい。

■新型 ITV(ワイド)へ変える基準は。

会社

■ワイドの導入はここ最近である。緊急性がある所から変えていく。

■明確な基準はない。環境的に出来ない所もある。

3. 以下の行路の食事時間を適正な時間帯に設定できるように行路設定すること

- ① 平日 102 行路・平日 128 行路・平日 132 行路・平日 134 行路・平日 139 行路
休日 134 行路・休日 136 行路の朝食時間
- ② 平日 106 行路・平日 107 行路・平日 108 行路・平日 109 行路・平日 112 行路
休日 106 行路・休日 110 行路の昼食時間
- ③ 平日 120 行路の夕食時間

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

■改善の余地は。

会社

■E 電は、食べたい時間に本数があるのが現状である。しかし、配慮は行っていく。

4. 必要な時間を確保していると思われるが、各駅での折り返し時間を 6 分以上確保する考えがあるか明らかにすること。

回答:必要な折り返し時分は確保しており、現時点で折り返し時分を変更する考えはない。

組合

■特に中線関係である。ゆとりがあるように設定してもらいたい。

■大船駅の段下げが無くなっている理由は。

会社

■折り返し時分は確保している。桜木町駅の中線については、やれるところはやって確保していく。

■一旦ドア閉め廃止により段下げの理由が無くなった。

5. 乗務割交番作成規定に基づき交番順序を作成していることは理解できるが、社員の生活設計を考慮して交番上の「5 日出」を解消するように交番順序を作成すること。

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。

組合

■5日出は残るのか。

会社

■現状は残る。5日出を解消すると、1つ休みが増える。

列車本数も作業内容も大きく変わるダイヤ改正！検証運動をつくりだしていこう！