



ホームページ



Twitter

2月23日開催 東地申第34号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ

【上野車掌区】団体交渉を行う！ その1

【相互運用】

1. 上野車掌区における相互運用について考え方を明らかにすること。

【回答】:社員の運用については、就業規則に則り取り扱うこととなる。

◆現時点で示せるものはあるのか。

◆相互運用のイメージは、運転士をやり、車掌もやるというようなものか。

◆教育が大事だが、将来的に運輸区を控えているが、立ち上げ時にすぐに移行するのか、将来的なのか、時期的なものはあるのか。

組合

◆現時点でこの場で示す具体的な計画はない。就業規則に則って進めていくものであって、準備が出来次第実施していく。

◆言われている通りイメージとしてある。わかりやすいのは運輸区である。

◆現時点で、決まったものはない。区所再編が行われたら、すぐに行うものではない。教育など準備を積み重ねて実施していく。

会社

【行路】

1. 今回3徹1日勤減となった理由を明らかにするとともに、上野車掌区の役割について示すこと。

【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。なお、上野車掌区においては、引き続き宇都宮線、高崎線、常磐線の乗務を担当することとなる。

◆減となった理由を具体的に示してもらいたい。

◆常磐線の行路が大幅に減った印象があるが。

◆上野にあるほうが、常磐線を持つ重要性はあると思うが、上野車掌区が常磐線に乗ることの重要性は会社も認識しているか。

組合

◆初終電の見直し、列車の削減など列車ダイヤの変更が理由である。また、トレースをやった結果、短時間行路を1行路削減した。

◆常磐線でも輸送改善、運用面の改正、車両基地が近い乗務員区が乗務するのが効率が良いためである。

◆上野車掌区が乗務した方が効率的で良い場合もあるが泊地の改正で行っている。

会社

2月23日開催 東地申第34号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【上野車掌区】団体交渉を行う！ その2

【行路】

1. 今回3徹1日勤減となった理由を明らかにするとともに、上野車掌区の役割について示すこと。

【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。なお、上野車掌区においては、引き続き宇都宮線、高崎線、常磐線の乗務を担当することとなる。

◆特急列車に乗ることによって多くの教育もでき、車掌としてのスキルアップもできるが、特急列車の乗務が減っているが。

◆上野の乗務員が特急に乗務することによって常磐線の輸送品質の安定性などを感じているが、会社も認識しているか。

◆宇都宮線や高崎線も同じ考えか。

◆今回 3 徹 1 日勤減であるが、標準数も▲11が示されたが、将来の運輸区化を見据えてなのか。

◆トレースで意見交換したと思うが、短時間行路の課題と成果は何か。

組合

◆割合的には、減っていることは認識している。技量維持もやっていかなければいけない。引き続きバランスを見ながら行路を作成していく。

◆輸送体系が変われば、その限りではないが、安定性を考えれば、今後も乗務して頂く考えである。

◆同じ考えである。

◆短時間行路の見直し、泊地の運用改正である。

会社

◆育児・介護の社員や兼務社員など乗れる人を見ながら短時間行路を設定していく。

2. 特急列車において改85Mを担当しない理由を明らかにすること。

【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。

◆85Mの改札担当は。

◆混乗を基本に考えて作成したのか。

◆巡回できない列車等はこちらから求めているのか。

◆初の混乗なので、取扱いを統一してもらいたい。

組合

◆水戸支社に移管している。土浦までは、水戸支社の乗務員が担当する。

◆混乗をつくるためにやったものではない。

◆ノリホを見たり、報告書を見て必要な乗務員をつけていく。

◆必要な訓練は周知していく。また、現場間でも調整していく。

会社



2月23日開催 東地申第34号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【上野車掌区】団体交渉を行う！ その3

3. 上野泊平休305行路の睡眠を目的とした乗務の中断を実質6時間以上とすること。

【回答】:乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

- ◆305 行路は、着発 5 時間 40 分程度である。今まで 6 時間を切ったことがない。
- ◆持ち替えた結果によって発生したのか。

組合

会社

- ◆過去に無かったといわれるが、乗務割交番作成規定に基づき作成をしている。
- ◆151 行路と 305 行路を持ち替えれば、睡眠を目的とした乗務の中断は拡大できるが、現場での調整となる。

4. 平休214行路1674E宇都宮行最終電車の取り扱いを明らかにすること。

【回答】:必要な教育・訓練は実施していく。

- ◆1674E は小金井以遠の宇都宮行き最終列車か。
- ◆宇都宮行の最終列車を担当するが、今までなかったのが不安の声が上がっている。途中駅で合図があるのか、大宮駅の出発指示合図の廃止等や逆接などである。
- ◆接続関係はどうなっているのか。
- ◆接続関係に関しても、何かしら取扱いがあれば周知していくのか。
- ◆大宮駅では放送等で案内をしていたが、ホーム立ち番が居なくなると誤乗車等が増え、サービスの低下を引き起こさないか。
- ◆後続列車との接続は考えているのか。
- ◆異常時、どのくらいで分離運転をするのか。

組合

会社

- ◆小金井より先に行く最終列車である。
- ◆大宮駅は2月27日をもって合図はなくなる。ダイヤ改正以降の合図に関しては、現在調整中であるので、訓練等で周知していく。
- ◆1674E の接続という指定はない。
- ◆必要なものについては訓練で周知していく。
- ◆ホーム立ち番がいなくても放送はしている。引き続き、報告書やサービスメモで上げてもらいたい。
- ◆障害の内容によって、場合によってはあり得る可能性はある。
- ◆取り決めについては決まっていない。



2月23日開催 東地申第34号 2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【上野車掌区】団体交渉を行う！ その4

5. 平休207行路の食事を目的とした乗務の中断を実質45分以上とすること。

【回答】:乗務割交番作成規定に基づき行路を作成している。

◆実質、20分程度の乗務の中断時間になる。短いと感じるが。

◆この行路は常に乗務している。何とかならないか。

組合

会社

◆長いか短いかと言えば、短い認識である。組み替えを検討したが、行路が成り立たない。次期ダイヤ改正で検討していく。

◆M電は列車ダイヤに大きく制約を受けている。乗れば長い時間だということも認識している。行先地の時間を少しでも確保できるように検討していく。

6. 品川駅や古河駅での同電折り返し列車の折り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。

◆回答の設備条件とは。

◆古河駅の折り返し時間がかなり少ない。一番少ない時間は

◆なぜ短くなったのか。

◆折り返し何分という制約はあるのか。

◆余裕を持った折り返し時間を設定してもらいたい。

組合

会社

◆品川駅の折り返しが出来る番線の数などである。

◆10分の折り返し時間である。

◆輸送改善の為である。

◆目安はあるが、駅の特情を見て設定している。

◆折り返し時間を短くしたいから列車設定をしているわけではない。

7. 2021年開催予定の東京オリンピック・パラリンピックについて上野車掌区の役割を明らかにすること。

【回答】:現時点で明らかにできるものはない。

鉄道の安全性・専門性を守るためにも、万全な準備でダイヤ改正を迎えよう!