



東地申36号 2月13日

(その1)

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「綾瀬運輸区」団体交渉を行う！

共通

1. お客さま混雑緩和のため、6時から8時で上り列車1本以上、16時から18時で下り列車1本以上増発すること。それに伴い、運転士、車掌ともに早出勤1行路増とすること。

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。また、行路については、列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し作成している。

組 合

- ◆具体的な列車の増減はどのようになっているのか。
 - ◆何故、削減されるのか。
 - ◆100%を超えていけば削減にならないで良いのか。
 - ◆平日は増減がないが、現行の本数で良いということか。
 - ◆検証交渉の中でも、平日6時台～9時台の増発と金町駅・亀有駅のC速拡大を求めている。10両編成で平均した時の乗車率はどうか。
 - ◆150%に拘るのはどうか。
 - ◆混む号車の偏りは振り分けられないか。
 - ◆ワンマンの関係で減らしている訳ではないということか。
 - ◆この間150%の指標があるが、100%を超えれば削減しないと言っていたが120%である。削減する必要性はないのか。
 - ◆土日祝日の全日で100%という事か。
 - ◆土日祝日の考え方は国交省の指標に出ているのか。
 - ◆メトロ線内での遅れを引き継ぐ事が多いが認識はどうか。
 - ◆綾瀬駅止まりと北綾瀬行が連続する。
 - ◆この間、増発を求めているのと効率化により疲弊していることから行路の増も求めている。
 - ◆お客さま混雑を均すのも必要だが、我々のゆとりも均すべきである。
- #### 『確認事項』
- ① 土日祝日では100%に達しないということで削減になったが、休日は買い物やインバウンドのお客さまのことを考えて列車の増を引き続き求めていく。
 - ② お客さまが一部号車に集中する駅については、首都圏本部から放送を強化してもらうように要請する。
 - ③ 乗務員の安全・健康・ゆとりは必要であることから、行路増は求めていく。

会 社

- ◆平日は削減しない。土日祝日に6時台で上下1本、16時台～21時台で上下3本の減便を行う。
 - ◆乗車人員で土日祝日については、7時～9時台で100%以下の乗車率。17時～22時台も100%以下の乗車率である。それに伴い輸送力の適正化を図った。減った分は列車間隔を揃えて利便性を向上させている。
 - ◆その通りである。
 - ◆その通りである。
 - ◆朝ピークで135%である。朝ピーク前後の1時間を見ても120%である。昨年と比べると10%増えているが、コロナ前に比べると戻っていない。
 - ◆150%は国交省の指標である。一番のポイントだと考えている。
 - ◆駅に放送してもらう。
 - ◆その通りである。
 - ◆100%は土日祝日の話である。基本的に土日祝日は100%を超えないようにしている。平日のピークが150%、ピーク前後1時間が120%となる。
 - ◆土日祝日の基本的な考え方として、10時台～16時台では80%である。
 - ◆我が社の考え方である。
 - ◆遅れも認識しているが、遅れを加味して運転間隔の調整を行っていく。
 - ◆北綾瀬行との順番も揃えられれば混雑も緩和できると考えている。
 - ◆列車が増えたから、行路が増えるとは考えていない。総合的に判断している。
 - ◆現場のアンケートでも行路増は聞いているが、行路の中で食事や睡眠時間の確保に努めている。
- 意見として賜った。



東地申36号 2月13日

(その2)

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ「綾瀬運輸区」団体交渉を行う!

運転士

1. 異常時においては、深夜帯の松戸車両センターへの入区順序を変更できるようにすること。

回答: 異常時における入区順序は、指令と駅で調整し決定している。

組合

◆調整とはどういうものか。

◆目安は30分という事か。

- ◆実際、30分以上止められての入区となっている。
- ◆JETSに指示が出来ない理由ではないのか。
- ◆時間帯によるが、早めに判断をお願いしたい。

会社

- ◆松戸車両センターは1本ずつしか入区出来ないのと常磐緩行線が最後に入区になる。常磐快速が30分以上遅れてきた場合、駅と指令で打ち合わせて変更の話はしている。
- ◆入区の順序変更を行うのに保守系の作業がある。変更となると指令側で保守止めをし、各施設電気系に伝達を流し変更となる。慎重に対応しなければならない。
- ◆変更は時間と労力が掛かる。
- ◆関係各所に連絡するのにも労力がかかるし、変更のリスクはある。
- ◆意見は受け止める

車掌

1. 休日出勤が多く発生し乗務員が疲弊していることから、相互運用で賄うのではなく車掌の要員を増やすこと。

回答: 引き続き、必要な要員は確保していく考えである。なお、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。

組合

◆引き続き、必要な要員は確保していく考えであるということでは足りない認識で良いか。

- ◆車掌単体で足りているという事か。
- ◆足りないという状況はどのような状態か。

- ◆明確な数字が無いのに足りているのか。
- ◆休日出勤が多発していて足りていない認識である。
- ◆ワンマン施策の発表があり、他区所から異動してきても1年後にまた異動となる。今後どのように要員を確保していくのか。
- ◆新人の配属はどうか。
- ◆現場からは要員が足りていないという話は来ているのか。
- ◆認識が合わない。
- ◆全体的に車掌が足りていないのではないか。
- ◆東大宮研修に行く予定であったが休日出勤で先延ばしになっている。研修は必要だと考えるがどうか。
- ◆ジョブ異動で駅に異動した方を助勤で乗務は出来ないか。

◆要員が足りないから、相互運用で車掌業務から運転士業務に戻す所で、多くの方が車掌業務を延長しなければ車掌業務が回らない。

◆2025年のワンマン施策まで車掌としての役割は何か変わるのか。

『確認事項』

- 我々としては足りていない。現場の声と実態を把握すること。必要な要員は確保すること。
- 足りていない認識は合わない。手段の1つとして異動した方の助勤というものもあるということで良いか。運休を出さないという想いで現場は努力している。首都圏本部として現場の想いに報いて頂きたい。

会社

- ◆これまでも要員は確保している。今後も確保していく考えである。
- ◆足りているという認識である。
- ◆明確な数字はないが、例えば年休が1人も入らない、枠数に当てはまらない、列車が運休するなどの状況である。
- ◆足りているという認識である。
- ◆年休の申し込みが重なる状況も考えられる。
- ◆あまりにも要員がいなければ、打診して来ていただくこともある。兼務の方にも多く乗ってもらうことも考える。
- ◆まだ新人については検討中である。
- ◆来ていない。
- ◆休日出勤の数は把握している。足りているという認識である。
- ◆区所にもよる。
- ◆好ましくはない。研修を延期しなければならないという状況は認識させていただく。
- ◆世の中の的に人材不足であり、柔軟な働き方で運転士が車掌と兼務をして頂いているが、穴埋めという考え方ではない。
- ◆急遽回らないとなれば、乗らざるを得ないし、足りない時は兼務者に多く乗っていただくこともある。また、異動した方を助勤で戻すこともなくはない。
- ◆車掌の役割についてはこの間、変わることはない。これからも変わらない。

- 足りなければ兼務者の数を多くしたり、相互運用を担っている方にも協力をお願いする。それでも賄えなければ助勤という考え方もある。
- 足りる足りないは認識が合わない。兼務者に多く乗ってもらうことや助勤は手段の1つと考えている。

ゆとりのある労働環境、安全な輸送サービスを
現場の意見を基につくり出そう!