



9月30日
東地申 15号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ **その1** 【大田運輸区】団体交渉を行う！

1. 今ダイヤ改正における成果を具体的に明らかにすること。

(回答)京浜東北・根岸線においては、高輪ゲートウェイ駅開業、ホームドア導入に伴う表定時分の見直し、データイム時間帯の利便性向上及び早発防止と運転取り扱いの簡素化を目的とした採時駅の見直しを行った。

(組合) 補足は何かあるのか

(会社) 高輪ゲートウェイ駅開業による表定時間の見直しにより、順調に推移している。採時駅については一定の効果があると考えている

(組合) 列車キロが毎年減少している。また蒲田～磯子間についての評価はどう考えているのか

(会社) **平日のデータイムの増発、平日よりも休日を増発している。お客さまからの意見も特にな**

(組合) 磯子～大船、南浦和～大宮はどうか

(会社) 運転間隔の均等化をしている。都心部5分間隔、そのほかは10分間隔である

(組合) 今後も利便性をみていくことを要請する

(会社) **今後も利用実態をみながら検討していく**

確認！

2. ダイヤ改正は職場の意見を反映できるようにスケジュールを前倒しすること。

(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、設備条件を考慮して作成しており、引き続き関係箇所と調整をしていく。

(組合) ダイヤ改正のスケジュールは変わっていないのか。毎年遅くなっている

(会社) **他支社との調整もあるが早い段階で示していく考えは変わらない**

確認！

3. 列車ダイヤを配布されてから多くの訂正があった。よって列車ダイヤは訂正がないように作成すること。

(回答)引く続き再発防止に努めていく。

(組合) 原因はなにか

(会社) 南浦和。東十条のポツが不鮮明である箇所が複数あった。原因として入力には正当に行われているが印刷データのやり取りの際に発生している。人の目でチェックしていく。ほかの箇所ダイヤの入力手順の誤り、入力担当者への教育の体制づくりを行っていく

4. 2駅連続のポツは不要なため、浦和駅、根岸駅、本郷台駅の実態に合わないポツを廃止すること。

(回答)今改正においては、早発防止と運転取り扱いの簡素化を目的とした採時駅の見直しを行っており引き続き状況は把握していく。

(組合) 採時駅の考えは変わっているのか

(会社) 変わっていない。早発防止の目的でやっている。他線区では無採時駅について3駅を限度としてやっているが効果はあると感じている。

(組合) **2駅連続ポツについて現場では必要性が語られないのは問題である**

(会社) **輸送課から現場に説明を行っている。また諸会議においても意見の集約をおこなっている。意見を聞きながら進めていく**



9月30日
東地申 15号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ **その2** 【大田運輸区】団体交渉を行う！

5. 快速の速達性サービスを損なっているため、平日快速における東京駅・上野駅での2ポツを無くすこと。

(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、設備条件を考慮して作成している。

(組合) 平日の東京、上野で2ポツがあるのはなぜか

(会社) **平休で合わせている。休日は御徒町駅に停車するが所要時間は変わらない**

(組合) 快速の意味はなにか

(会社) 速達性である。また、快速区間外の時間を揃えてほしいという意見もある。貨物列車の運転もあるので貨物会社からの要請もある。

(組合) 平日も御徒町駅に停車させる考えはあるのか

(会社) その考えはない

6. 大井町駅利用者が増えているため、大井町駅南行の乗降扱い時分を10秒拡大すること。

(回答)必要な停車時分は確保しているが、引き続き状況は把握していく。

(組合) ラッシュ時間帯は停車時分が少ないが認識しているのか

(会社) **現状では停車時分は足りている認識であるが、会社としても停車時分は増えている認識はある**

(組合) 蒲田行は比較的すいている、行先によって乗車率にバラつきがある。行先の変更等、乗車率の均等化をする考えはないのか

(会社) **引き続きご利用実態は確認していく。行先により混雑率が異なるのも把握している**

(組合) 駅の改良工事によって動線が変化をしている。放送の強化等はできないのか

(会社) 駅として対応できることはないか引き続き検討をしていく

乗降人数の増加について認識は一致！

7. 大船駅の機外停車は解消されたが、9番到着時に制限があり、到着が遅れる。よって大船駅9番線へ到着する列車の本郷台駅～大船駅間の運転時分に20秒追加すること。

(回答)必要な運転時分は確保しており、現状で対応可能と考えている。

(組合) 9番線は制限もあり、遅れが常態化している。折り返しも5分と僅少なため負担となっている

(会社) 運転時分については問題ないと認識をしている。意見等は横浜支社に伝える

【運転士】

1. 休日欠行路により、12:00以降の退勤が増えた。よって、全行路の拘束時間の短縮を図ること。

(回答)乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

(会社) **闇雲に時間を延ばすことは考えていない。全体の拘束時間をみながら行路を作成している。また休日の欠行路によって拘束時間が延びていることは認識している**

(組合) 認識は合っているのに、実際には拘束時間が延びている認識である

(会社) 規程ギリギリまで良いとは思っていない。全体をみて行路を作成している

確認！



9月30日
東地申 15号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ **その3** 【大田運輸区】団体交渉を行う！

2. 現行、睡眠を目的とした乗務の中断時間は入出区等があり、着発6時間では短いため拡大すること。

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

(組合) JETS や他の行路に変えるなど工夫するはできないのか

(会社) **入区した順に出区をしている。構内の作業については JETS に緑、青出区などを担当することについては調整をしていく**

3. 222行路・225行路・228行路は、乗務終了まで食事を目的とした乗務の中断が取れない。よって、食事時間を実態に合ったものに設定すること。

(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) 現実として、明けでは乗務終了まで食事をとれない

(会社) 35分つけているが全体のバランスをみて総合的に検討する

(組合) 夕食時間の実態をみてほしい

(会社) 17～19時は運転本数も多いため、行先地の時間をとるのが現実として難しい。**夕食時間の拡大については、時間に余裕が持てるようにしていく**

4. 227行路・237行路・242行路の平日・休日における出勤時刻の差を解消すること。

(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) 休日は2時間以上出勤が早くなり、欠行路の影響ではないのか

(会社) **平休の泊地を合わせている。平日は行路番号が出勤順だが休日はそうなってはいないことは認識している。ベストではないという考えではある。勤務日と明けのボリュームをみている**

確認!

5. 228行路は14:50から0:35までと寝るまでが長く、242行路とのバランスが悪い。よって磯子駅構内泊における行路を見直すこと。

(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。

(会社) **会社としてもバランスが悪いのは認識している。調整は検討していく**

6. 2時間40分の連続乗務は長く集中力が続かないため、蒲田～大宮～蒲田の行路を減らすこと。

(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。

(組合) 今までではなかった。最近増えている感覚だ。集中力や疲労の点からも改善をしてほしい

(会社) 今後も検討をしていく

7. 南浦和駅北行詰所は狭く居場所がない。また、異常時が発生した場合、大宮駅で折り返し変更が発生すれば運転士の把握が出来なくなるため、南浦和駅での乗務交代は南行乗り継ぎを基本とすること。

(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。

(会社) 職場からも意見としては聞いている。すべてができるわけではないが区所とも調整していく。



9月30日
東地申 15号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ **その4** 【大田運輸区】団体交渉を行う！

8. 自宅から出勤できるように勤務指定を行うこと。

(回答)交番順序表を乗務割交番作成規程に則り関係個所と調整しながら作成し、勤務指定を行っている。

(組合) 年休を取得した翌日が早い出勤だと前泊をせざるを得ない

(会社) 引き続き在宅休養時間はみていくことは変わらない

(組合) テレワークの次の日が早い出勤も発生している

(会社) 前後の勤務をみながら配慮はしていく

【車掌】

1. 泊地の持ち替えを行った結果、ホーム出区の担当がなくなった。定期で4本あるので京浜東北線を担当する3区で分担し、新人教育及び技量維持のためにホーム出区列車を担当させること。

(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) 次回ダイヤ改正ではどうなるのか

(会社) 各区所でローテーションでなくなったのは認識している。全体をみながら担当をできるようにしていく。また技量維持のためにも認識は一致している

確認！

2. 122行路は明けの乗り継ぎ時、逆方向の乗り継ぎであるため、23分しかない。遅れが生じると朝ラッシュ帯に乗務員不在で列車が止まる可能性があるため、蒲田駅での逆方向への乗り継ぎは25分以上確保すること。

(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) 検討できることはあるのか

(会社) 他の行路に比べて短い認識はある。時間の決まりはないが25分とれるようにしていく

3. 運転作業要領別表7に基づき、大宮駅ホームに終日立ち番を配置すること。

(回答)業務に必要な要因は確保していく考えである。

(会社) 昨年9月1日より9:00~16:00の立ち番を廃止している。改正に向け整理をしている

(組合) 日中は先頭車付近のITVが見にくい

(会社) 引き続き、大宮支社と調整をしていく

【設備・その他】

1. 異常時、乗務員が不在になる可能性があるため、蒲田駅南行運転士詰所、南浦和駅南行運転士詰所に喫煙所を整備すること。

(回答)駅の乗務員詰所に喫煙所を設置する考えはない。

(会社) 本社の通達により、常駐者がいない箇所、ホーム詰所に設置しないこととなっている



9月30日
東地申15号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ **その5** 【大田運輸区】団体交渉を行う！

2. 車両接触限界に抵触している樹木を伐採すること。また景観と防災の観点から沿線の雑草の除草を徹底すること。

(回答)樹木伐採、除草については、必要の都度対応している。

(会社) 建築限界管理を2年に1回行っておりA~Cの評価し優先度の高い箇所から作業をしている
(組合) 年々ひどくなっている認識である。避難時の妨げにもなるので定期的な伐採、除草を要請する

3. 蒲田駅北行車掌詰所を拡張し、トイレを設置すること。拡張できない場合は詰所裏のトイレを整備すること。

(回答)蒲田駅北行車掌詰所の拡張とトイレを増設・整備する計画はない。

(会社) 詰所の拡張は難しい。トイレの清掃がされていないことに関しては確認する

4. 本郷台駅乗務員宿泊所にシャワーについて、入区時間がほぼ同じになり、待ち時間が発生するため、増設すること。

(回答)本郷台駅乗務員宿泊所のシャワールームを増設する計画はないと聞いている。

(組合) 風呂が1か所、入区が続く時間だと順番待ちが発生をする

(会社) **横浜支社は整備が終了していると聞いているが、意見として伝えていく**

5. 大船運輸区の女性設備のシャワールームが少ないため、女性設備の改善を行うこと。

(回答)大船運輸区の女性用シャワールームを増設する考えはないと聞いている。

(組合) 自区用、他区用と分かれていると聞いている。区別をなくせば解消できるのではないのか

(会社) **共通で使用できるものに関しては横浜支社には伝える。理由を含めて確認する**

6. 大宮車掌区寝室は、狭く圧迫感があり、また遮音性が低く休まらないため、環境を改善すること。

(回答)大宮車掌区の寝室を改修する計画はないと聞いている。

(組合) 改良をしたばかりだが、狭い、壁が薄いという意見が多い

(会社) 状況を確認していく。寝室使用時は静かに通るなどの要請はしていく

7. 東神奈川駅乗務員宿泊所の寝室の防音対策を行うこと。

(回答)東神奈川駅乗務員宿泊所の防音対策を実施する計画はないと聞いている。

(組合) 線路側の寝室であるので、列車の音で睡眠の妨げになっている

(会社) 窓ガラスに試行的だが防音シートと貼っている。寝室の配置については横浜支社にも確認をする

質のよい睡眠のための設備・環境を整備することを主張！

8. 事故防止の観点から桜木町駅南行のITVを改善すること。

(回答)他支社の設備については、関係箇所に伝えていく。

(組合) 現場からも声をあげ、画角の調整はしてもらったが、見えづらい

(会社) 次年度の改良も予定している。現場の意見を聞きながら調整を行っていく