



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第46号

「大崎運輸区」団体交渉を行う!(その1)

<交渉のポイント>

- 会社として、乗車率150%以下であれば輸送力として問題ない。
- ダイヤ改正後の4月～6月の状況について、現地現物を見ていく。
- ユニットの業務のために行路分割を行うことはない。
- 提案以降、行路を見せることについては、拒むものではない。
- 運転士の5周後の緑出区を設定した理由は、訓練等で説明していく。
- 車掌のP電担当を日勤とすることで、全体の睡眠時間の拡大を図った。

(共通)

1. 日中帯、山手線の乗車率・混雑状況を鑑み、コロナ前の列車本数に戻すこと。

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、設備条件等を考慮し作成している。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

◆ダイヤ改正後の山手線の列車本数、ダイヤ設定について詳しく示すこと。

◆乗車率だけで判断して問題ないのか。事象があると遅れが戻らない。混雑しており、現場社員は安全に問題があると認識している。

◆運転士は常に回復運転を行い、定時運転を実現している。車掌もドア扱いに苦労している。検証交渉でも議論したが、お客さまの乗車位置が偏っている。立番の廃止もあり、お客さまを空いている号車に案内することができない。首都圏本部として対策はあるのか。

会社

◆山手線のダイヤは削減する。乗車率については、平日では朝通勤時間150%、ピーク前120%、データイム100%、17時以降120%を想定。休日では10時～16時80%以下、その他100%以下が目標。朝通勤時間帯の調査区間は山手線で一番混雑する上野→御徒町外回り7時30分～8時30分の編成全体の乗車率をシステムと目視で確認した。

◆テレワーク等でコロナ前までは戻らない。輸送力を適正にしておくため検討した。150%はスマホ・新聞を読めるくらいの混雑。170%はギュウギュウの状態。150%以下なら大丈夫である。列車の遅れをみて適正な時分を加えている。異常時対応前提の行路設定はできない。現状は見ている。

◆乗務員のおかげで定時運転が確保できている認識だ。ご利用状況をみて判断する。新宿駅でのトラロープや大崎駅での通対ポスターなど、対策に苦労している。知恵を出しながら工夫していきたい。乗務員目線で社員の発意としてサービスメモを活用するなどして欲しい。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第46号 「大崎運輸区」 団体交渉を行う!(その2)

組合

<1項続き>

会社

- ◆ 駅員がいる駅は良い。いない駅ではどう対策するのか? 乗務員の苦労だけでは、混雑は解消できない。
- ◆ 現場乗務員はお客さまに安全で快適な輸送を提供したい思いを持っている。

- ◆ 対策はしているが、声が届かない現実はある。現場社員の発意でPT・マイプロを活用してほしい。
- ◆ 4月~6月のご利用状況について、現地現物を見ていく。ご意見は受け止める。

2. 柔軟な行路設定を目的とした行路分割をおこなう理由と使い方及び考え方を具体的に明らかにすること。

回答: より柔軟な短時間行路設定・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り、短時間行路が必要な日に定期行路から切り出して設定していく。

組合

会社

- ◆ 使える社員を示すこと。
- ◆ ユニットの業務をやりたいためから行路を抜いてくれるのか。
- ◆ 出退勤時刻は変わるのか。
- ◆ 職場で説明がない。

- ◆ 育介A、指導、当務、兼務である。今までと変わらない。
- ◆ そのようにはならない。
- ◆ 行路の途中が分割されているものは変わらないが、行路のはじめと終わりに設定されていると変更となる。
- ◆ 今後、職場でダイヤ改正の説明を行う。

3. 乗務員の負担を軽減させるために要員及び行路数を増やすこと。

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

会社

- ◆ 大崎運輸区の実行路設定は権限移譲がされている。職場でどこまで決めているのか。行路数はどうなのか
- ◆ 大崎運輸区のPTが実施したアンケート結果は把握しているか。
- ◆ 現場では今回のダイヤ改正のアンケート結果は出ていない。また、12月に「勉強のため行路を見せてほしい」とお願いしたが「2月以降」と言われ、見られなかった。
- ◆ この後の項目は行路を増やすことで解消される。行路がきつい。我々は行路増が解消方法だと思う。
- ◆ 本数が減っている以上に行路が減らされている。食事でも食べたい時間に食べられない。

- ◆ 行路作成では、枠数は考えていない。大崎運輸区は乗務員の声を大変良く拾っている。PT・首都圏本部の思いをダイヤにあわせた行路を設定している。一番きつかったと思う2021年と比べれば今回のダイヤはそれほどではないと考えている。
- ◆ 把握している。
- ◆ 提案以降に求められれば可能だ。しっかり職場に伝える。スタンスは変わらないし拒むものではない。会社の考え方として「効率性とはたらきやすさ」がある。「効率性」が先にどうしても来ることを理解してほしい。人を少しでも少なくするのが経営というところをわかってほしい。
- ◆ 行路増により間延びした行路になることもある。効率的な運用と働きやすさも見ている。主張は受け止める。
- ◆ 山手線の永遠の課題だと思っている。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第46号

「大崎運輸区」団体交渉を行う!(その3)

4. 休日外回りの出区時間を11時から13時に設定した理由を明らかにし、適正な時間帯に出区させること。

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。

組合

◆前項回答で乗車率とあったが説明すること。

会社

◆数値でいくと早い時間の原宿付近の乗車率は50%くらい。昼に向けて乗車率が増える。外回りは日中帯に削減したので出区を当てはめた。午後になって増えていく。ご利用状況を見て決めていく。

(運転士)

1. 平日11行路の5周後に緑出区が設定されているが、異常時にも対応できるように緑出区を青出区とすること。

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。

組合

◆5周後に緑出区を設定したのは、東京総合車両センターと調整した結果なのか。

◆説明があれば納得できる。説明の場をつくること。

◆緑出区の指示は現場か?首都圏本部か?

会社

◆東京総合車両センターと調整して決めている。青出区が担当できないので緑出区設定になった。メリットは4周半・3周半行路の明け3周半を解消。短時間行路の行路分割に設定し技量維持できる。

◆訓練など伝える場がある。初めての設定であるため、コミュニケーションをとっていく。

◆現場がこの行路を設定してきた。

2. 平日1行路と2行路の出勤時間を入れ替えること。

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

◆時間順に行路設定してほしい。

会社

◆据え付け時間が決定したので出勤時間など決まった。順番で作り直せる。

3. 大崎駅2番線の出区の列車については、折り返し時間を拡大すること。

回答:必要な折返し時間は確保している。

組合

◆折返しでドア開け、案内設定を担当するようになり時間が無くなっている

◆信号の開通時間はATOSに設定されると次の改正まで変えられないのか。

会社

◆最遠箇所から出区することを想定して時間を付与している。作業が増えても間に合う計算。他の線区も含めて時間は確保できている。トライアルをやっている。

◆少しでも早く開通できるようにしていく。どの時間のどの列車が遅れるのかなど、乗務員から発信してほしい。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第46号

「大崎運輸区」団体交渉を行う!(その4)

(車掌)

1. 田町駅折り返しのP電担当を明けの行路に差し替え、101行路のP電担当を解消すること。

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

会社

◆検証交渉でも主張してきたが解消されていない。こちらでもアンケートを行い95名中82名が反対している！
◆前回のダイヤ改正交渉で教育の観点と回答されたが。
◆今回、睡眠時間の拡大と回答されたが、明けにP電を担当する行路を設定して全体を組み替えれば睡眠時間も確保でき明けも早くなる。拘束も伸びない。出勤は早くなってしまい、この回答では納得いかない。
◆前泊前提の行路を設定するのは問題ないのか。
◆訓練に出られるとも言われたが実際出てもらえない。3時起きで訓練まで出たら15時。反対意見が多く年休行路になっている。説明会を求める。

◆日勤化したほうが、メリットがあった。全体の睡眠時間の拡大ができた。
◆転勤者が来た時に日勤のほうが指定しやすい。
◆朝食を目的とした乗務の中断35分が厳しい。今回、101・102行路にカッコをつけて分割行路にした。現場の意見は大事で、泊まりにも出来る。全体のバランスを見ておりご理解いただきたい。検討の余地はある。
◆稠密線区としては仕方ない宿命だと認識している。
◆年休は取得については数か月見た。そこまで他と差はなかった。ご意見は承る。

2. 平日 102 行路で担当する 403G は明けの行路に差し替え設定すること。

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。

3. 休日 102 行路の P 電担当は、休日 132 行路に戻すこと。

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

会社

◆車掌1項で議論したが、P電担当行路をさらにもう1つ増やすことは反対である。

◆睡眠時間の拡大を行った。ご意見は承る。

4. 以下の行路において、乗務の間合い時間を拡大すること。

①平日 131 行路、1707G から 2241G ②平日 132 行路、1735G から 2213G

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

◆申し入れた内容の時間帯前に、乗務の間合い時間が長い部分がある。何か目的はあるのか。

◆削減されたスジの時間帯。出区時間が下がっている時間帯に多くの列車設定があるので食事を目的とした時間を多くとっている。「その他時間」という他の目的はない。

5. 平日 116 行路の退勤時間を早めること。

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

◆退勤が遅く、単発日勤になったとき家に帰れない場合がある。
◆単発日勤のとき後泊はできるのか。

◆泊まり行路にすることもできたが、明け場面にすると他の行路に負担がかかる。この流れは日勤に設定した。
◆できる。101・102行路も前泊できる。

「社員の声を聞いている職場」という主張には疑念が残る！現場からの検証運動をつくりだそう！