



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その1)

【共通】

1. 今ダイヤ改正において、準備時間・折り返し時間・整理時間等が増えた理由と根拠を明らかにすること。  
回答:安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直した。

組 合

- ◆準備時間・折り返し時間・整理時間等が増えた理由は何か。
- ◆時間が増えたということは、今まで必要な時間が足りていなかったということなのか。
- ◆時間が増えた要因は何か。

会 社

- ◆準備時間、折返し時間、整理時間の増減によるものであり、実測を行った結果である。
- ◆増えた部分については、今まで足りていなかったという認識はない。必要な時間は以前から確保している。
- ◆徒歩時分の計測の変更が大きい。作業実態をみてトータルとして増えた、減ったということである。

2. 運転士による出区電車のドア開扉ならびに案内設定の取り扱いにおいて、東京支社の成果と課題を明らかにすること。

回答:技術革新や業務内容の変化を踏まえ、これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方を実現するために、安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行った。

組 合

- ◆成果は何か。
- ◆課題は何か。
- ◆出区から発車まで短いことから、運転士によるドア開扉、案内設定を行うことにより逆に遅くなり、ホーム上のお客さまの滞留も多くなっている。特に蒲田駅中線の東京方の「ライン」が確認しにくい。
- ◆案内設定のタイミングは区所により異なっている。

会 社

- ◆今まで、出区電車については車掌がドア扱いを行っていた。今までは出区、ホーム据え付け後、車掌が出場するまでドアは開かなかったが、運転士がドアを開けることによってサービスの向上は図れている。
- ◆先行してトライアルをおこなっており、課題の解決を図ってきている。課題については対応しているという認識である。
- ◆トライアルを実施しており、京浜東北線では目標となる「ライン」を整備している。「ライン」が確認しづらいなどは現場と連携して対応を行っていく考えである。ホーム上お客さまの滞留により、ドア開けが遅くなっている認識はない。
- ◆基本はホーム据え付け後案内設定を行うが、区の指導によりそのタイミングは異なると認識している。



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その2)

3. 平日・休日における車掌119行路の回461A~461Aのみ車掌がドアを開ける理由を明らかにすること。  
回答:東十条より車掌が乗務していることから、車掌によるドア開扉を実施している。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>回 461A~461A のみ車掌がドアを開ける理由を明らかにすること。</u></li> <li>◆<u>他区所では時間僅少でも運転士がドア扱いを行っているがなぜ、統一しないのか。</u></li> <li>◆車掌が乗務しているからドア扱いを行うのか。</li> <li>◆施策である以上、運転士がドア扱いをするべきだ。</li> <li>◆今後解消に向けて検討していることはあるのか。</li> <li>◆<u>施策にも関わらず、取り扱いが統一されておらず矛盾が生じている。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>回 461A に車掌が乗務しているからである。</u></li> <li>◆<u>田端駅到着から発車まで時間が僅少なことで、車掌が乗務している両面がある。</u></li> <li>◆それが全てではないが、車掌が乗務していること、時間僅少から車掌がドア開けを行っている。</li> <li>◆トライアルでもやったが、停車時分が1分、遅延が発生している。今後は、関係支社、箇所で議論をしていく。</li> <li>◆停車時分が増える、車掌の泊地が変われば取り扱いが変わる可能性はある。</li> <li>◆<u>出区電車のドア扱いについては運転士が行う基本スタンスは変わらない。今後、方法については変更する可能性はあり得ると考えている。</u></li> </ul>

4. 運転士による出区電車のドア開扉ならびに案内設定の取り扱いにおいて、車掌がドア開扉すると「取り扱い誤り」になる理由と根拠を明らかにすること。

回答:引き続き、所定の取扱いを誤った際は必要な確認を行っていく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>車掌が取り扱いを間違えると「取り扱い誤り」になるのか。</u></li> <li>◆<u>必要な確認とは何か。</u></li> <li>◆何かしらの理由で運転士と打合せの上、車掌がドアを開けることは問題ないのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>正しい取り扱いをしていないと「取り扱い誤り」になる。</u></li> <li>◆<u>本来ドアを開けるべきでないところで開けてしまった場合には事故・再発防止の観点から聞き取り等を行っている。掲示には区所全体の注意喚起や再発防止の観点もある、フォローについても行っていく。</u></li> <li>◆問題はない。</li> </ul>

聞き取りや掲示については注意喚起

事故・再発防止の目的で行うことを確認!



その③へつづく



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その3)

5. 準備時間一覧表に訂正や変更がある場合は、乗務員に周知すること。

回答:業務に必要な資料は、閲覧可能な状態に整備している。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <u>上野運輸区～京浜電留中線はなぜ変更したのか。</u></li> <li>◆ 変更の周知はされていない。</li> <li>◆ 車掌の準備時間一覧表が置かれていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <u>電留中線から据え付けの時間の計測漏れがあったので加算をしている。</u></li> <li>◆ 乗務しないから関係ないのではなく、ライン管理と考えている。訓練者点呼掲示で対応可能と考えている。</li> <li>◆ 運転士、車掌ともに考え方はかわらない。現場には指導していく。</li> </ul>

【運転士】

1. 以下の行路の乗り継ぎ時間を見直して睡眠を目的とした乗務の中断を拡大するよう行路作成をおこなうこと。

①平日 236 行路 2142B～2241A の間

②平日 239 行路 2128A～2173A の間

③休日 242 行路 2109A～2267A の間

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 泊地への乗務前に1時間程度時間があるので解消できないのか。</li> <li>◆ <u>持ち替えに当たり条件はあるのか。</u></li> <li>◆ <u>行先地の時間の平均化はできないのか。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 夜の時間は列車本数が少ないこともあり、行路作成にあたっては泊地に向かう列車、起床後の列車から決めている。検討の余地はあるので引き続き調整はしていく。</li> <li>◆ <u>ある区だけ良くなるというのではなく乗務している3区が良くなれば持ち替えは出来る。</u></li> <li>◆ <u>引き続きバランスを見ながらやっていく。</u></li> </ul>

2. 以下の行路の食事を目的とした乗務の中断を見直して行路作成を行うこと。

①平日 242 行路の夕食の食事時間

②平日 206 行路、平日 223 行路の明、平日 233 行路の明における朝食の食事時間。

③平日 207 行路の昼食の食事時間

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 平日242行路の夕食を目的とした乗務の中断が遅く、時間も短い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 差し替えは可能であり検討していきたい。他の行路のバランスをみて検討していく。</li> </ul>



11月29日  
東地申第22号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その4)

3. 以下の行路の列車ダイヤを見直し、出勤時間は10時以降となるように行路作成を行うこと。

①平日 211 行路

②休日 211 行路・212 行路・213 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

## 会 社

◆10時以降の出勤に変更できないのか。

◆211行路は平日9:064 の出勤であり、明けや早出勤の乗務員が乗務していることから10時以降となると難しいが検討していく。

4. 休日 213 行路は 1080C の赤出区担当と 1763C 赤入区担当を行うと拘束時間が長くなるため、出区と入区両方の担当とせず拘束時間を短縮した行路作成を行うこと。

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

## 会 社

◆赤入区、赤出区を解消できないのか。

◆休日に赤出区を明け、早出勤の乗務員に担当させることは列車ダイヤに左右されるので解消は難しいが、意見としては承る。

5. 平日・休日 229 行路の明け場面の「折返し時間・乗務開始前・出区(準用)始発・要」の時間にゆとりがないので、東京共通通達第 60000 号別冊「準備時間等一覧表」の中、本郷台のグループ名に「2・3番線」の項を設定し、折返し時間を再実測して設定し直すこと。

回答:安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直した。なお労働時間は確保している。

## 組 合

## 会 社

◆起床点呼から発車まで32分しかない。この時間では間に合わない。

◆労働時間の算定方法はどのように行っているのか。

◆どこで時間を計測しているのか。

◆乗務員から時間が足りないと言われている。

◆現場から意見は上がっているのか。

◆出区点検時間は10両で何分なのか。

◆乗務員によって早く起きている現実はあるが、必要な時間は確保している。

◆点呼執行箇所から玄関までは実測、玄関から地図アプリを使用している。

◆最遠の場所で計測を行っている。

◆時間が足りないと言われているが必要な時間は確保している。

◆3区所からも意見が上がっているのは事実であるが、必要な時間は確保している。

◆10両で25分である。



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その5)

## 5項の続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆グループ分けはできないのか。</li> <li>◆<u>実際、時間が足りないことから、早く起きて間に合わせている現実がある。見直すべきではなのか。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆基本的には最遠の場所で設定している。関係支社にはトレースを行っている。</li> <li>◆<u>現場からのトレースでは厳しいと聞いている。現場と意見交換しながら進めていく。</u></li> </ul>

6. 東京共通通達第 60000 号別冊「準備時間等一覧表」の中、南浦和のグループ名「さいたま運転区南行・北行」の「折返し時間・乗務開始前・出区(準用)始発・要」の 52 分はどの番線から出区させた時の時間かを明らかにし、洗浄線から出区した場合を再実測すること。

回答:安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直した。なお労働時間は確保している。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>52分はどの番線からの時間なのか。</u></li> <li>◆さいたま運転区～洗浄線～一度収容線に置いてホームに据え付けているがどのように計測したのか。</li> <li>◆計測の仕方は統一すべきだ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>最遠の洗浄線からの時間である。</u></li> <li>◆大宮支社からはアプリではなく実測で測った時間と聞いている。</li> <li>◆本社からの指示で地図アプリか実測のどちらでも良いと言われている。</li> </ul>

7. 232 行路の睡眠を目的とした乗務の中断を拡大すること。また、明けで平日と休日で泊地が統一できるように担当列車の持ち替えを行うなどして行路作成を行うこと。

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	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆平休で泊地が変わることが、睡眠を目的とした乗務の中断が拡大できない理由ではないのか。</li> <li>◆<u>改善する考えはあるのか。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆渡りで泊地が変更になる。乗り継ぎ・出区などパターン化できないのか考えている。引き続き検討はしていく。</li> <li>◆<u>平休で泊地が同じ方がよいと思っている。引き続き検討していく考えである。</u></li> </ul>

8. 平日 215 行路の 1668A は青出区で交代後、ドア開扉と案内設定を行うことで遅延が発生するので 1662C の発車時刻を繰り上げ、遅延防止対策を講じること。

回答:必要な停車時分は確保している。なお、引き続き状況は把握していく。



11月29日  
東地申第22号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その6)

## 8項の続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>遅延は認識しているのか。</u></li> <li>◆前列車の1662C を1分上げることはできないのか。</li> <li>◆<u>交代時点で発車時刻になっている。案内設定誤りも発生している。JETSに設定はできないのか。</u></li> <li>◆働やすいとは感じられない。一番安全なのは定時で発車させることである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>遅延実績についてはみているが、常態化しているものではないと認識している。</u></li> <li>◆都心部の運転間隔は維持できるが、蒲田駅～品川駅の運転間隔が維持できなくなる。</li> <li>◆<u>慌てずに設定をしてほしい。遅れの具合、お客さまへの影響を加味している。JETSには現段階設定させないと本社から言われている。</u></li> <li>◆常態化している遅れはないと認識している。</li> </ul>

9. 平日 229 行路、本郷台から回 541B～540B(大船折り返し)の折返時間が 5 分しかなく、案内設定とドア開扉を運転士が行うと時間が足りないため、折返時間を拡大すること。

回答:必要な折返し時分は確保している。なお、引き続き状況は把握していく。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>折返時間が5分しかなく慌ただしく作業していることから折返時間を拡大すること。</u></li> <li>◆10両の折返時間は何か。</li> <li>◆ドア開け、案内設定、エンド交換すると時間が足りない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>遅れが出やすいことは認識している。遅れが常態化するようであれば検討していきたい。</u></li> <li>◆目安は5分である。</li> <li>◆引き続き状況は把握していきたい。</li> </ul>

10. 東十条駅折り返し電車の設定が通常時に行わないため、異常時対応力向上のために東十条駅折り返し電車の設定をすること。

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。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>東十条駅中線は35キロ制限や停止位置目標も見えにくい特情もある。定期列車では設定がなく異常時を鑑みて設定すること。</u></li> <li>◆ジョブローテーションや新規養成の観点から設定できないのか。</li> <li>◆<u>臨電の設定は可能か。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<u>以前、東十条行きは設定があったが、お客さまの流動が変わってきている。東十条よりも赤羽の方がご利用は多いことから設定はしていない。</u></li> <li>◆結果としてご利用が異なる結果となってしまう。</li> <li>◆<u>区所から要請があれば設定することは可能である。</u></li> </ul>



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その7)

11. 平日 220 行路ならびに平日 223 行路の時間僅少乗り継ぎの連続発生を解消し、ゆとりある行路作成を行うこと。

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

◆乗務の中断時間が短く、連続乗務のようになっている。

## 会 社

◆夕方のラッシュ時間帯ということもあり、連続乗務が一旦中断のどちらがよいか検討させていただきたい。

12. 平日 237 行路、本郷台駅から回 645B を大船駅まで担当後、折返し 744B を大船駅から南浦和駅まで担当の 744B は蒲田駅で交代するよう行路作成を行うこと。

13. 以下の行路は蒲田駅で乗務交代とし、長時間乗務を解消すること。

① 休日 227 行路明け場面、磯子出区 420B を蒲田駅で乗務交代し、524B 南浦和駅から担当のところを蒲田駅から担当とすること。

② 平日 242 行路明け場面、磯子出区 636B を蒲田駅で乗務交代し、706A 南浦和駅から担当のところを蒲田駅から担当とすること。

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

◆蒲田駅で乗務交代が出来ないと、出区からの連続乗務となることから解消すること。

## 会 社

◆朝の時間帯ということもあるので、蒲田駅交代とすることで拘束時間が延びる可能性もある。引き続き検討していく考えである。

14. 運転士による「案内設定作業」及び「列車番号」、「行先表示器」の目視確認を出区点検項目に入れて出区点検時間を見直すこと。

回答:出区点検項目を見直す考えはないと聞いている。

## 組 合

◆案内設定はホームに据え付けて行うことから、出区点検項目ではないのか。

## 会 社

◆その通りである。

15. 育児・介護希望者の意見をしっかり把握した上で引き続き日中帯における育児・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態に応じて設定している。

## 組 合

◆どの時間帯に設定するのかよいか把握しているのか。

## 会 社

◆短時間行路については現場でヒヤリングを行い設定している。



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その8)

## 【車掌】

1. 平日・休日 101 行路・102 行路・103 行路・104 行路の拘束時間を短縮して行路作成を行うこと。
2. 以下の行路の乗務中断時間を見直して拘束時間を短縮するよう行路作成を行うこと。  
(具体的な行路については、TOKYO MAIL NEWS No.079 をご覧ください)



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

- ◆拘束時間が延びている。101～104行路は拘束時間が9時間近くになっているがどのように解決するのか。
- ◆定例訓練に参加できる乗務員が減る一因にもなっている。

### 会 社

- ◆むやみに拘束時間を長くしようとは考えていない。バランスをみながら総合的に勘案して行路を作成している。
- ◆訓練の参加の有無よりはどのように乗務してもらうのか考えている。訓練に出られるような行路作成についての優先度は低い。

3. 平日・休日 109 行路は枠外にして交番上の5日間出勤を解消すること。

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。

5. 日中帯の育児・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態に応じて設定している。

### 組 合

- ◆①109行路は年休取得者が多い。②平日・休日での出勤時刻が異なる。③育児・介護行路として単独で設定をすること。

### 会 社

- ◆枠外にあるよりも交番にある方が年休取得は取りやすいと考えている。今ダイヤ改正の断面では育児・介護行路適用者がいないため単独の設定は行っていない。引き続き現場とヒヤリングを行っていく。

4. 以下の行路の食事時間を見直すこと

(具体的な内容については、TOKYO MAIL NEWS No.079 をご覧ください)

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

- ◆食事時間を確保してほしい。

### 会 社

- ◆朝の時間の列車が多いことから、組み換えを行うと他の行路が痛んだり、拘束時間が延びることも考えられる。引き続き拡大する考えは変わらない。





11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その9)

6. 交番順序の「平平・休休 139 行路・明・平平・休休 121 行路・明」のさいたま車掌区への 2 徹連続泊を解消するために 133 行路(大田運輸区泊)と 139 行路を交換すること。  
7. 交番順序上の「134 行路明・140 行路明」は「140 行路明・134 行路明」にして在宅休養時間を確保すること。

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

◆ 交番順序は現場で決めることができるのか。

## 会 社

◆ 交番順序については現場で作成するが最終的には首都圏本部でみている。労働時間の平準化の側面もある。134・140行路の順序は訓練の出やすさもあると考えている。

8. 平日 138 行路明の 627A は蒲田駅で乗務交代とすること。

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

◆ 蒲田駅スルーは解消できるのか。

## 会 社

◆ 解消すると睡眠を目的とした乗務の中断時間が減るので、現行では許容範囲と考えている。引き続き検討していきたい。

9. 平日 123 行路東神奈川駅場面、横浜線 1506K(16:10:30 着・京下)と京浜東北線 1630B(16:11:00 発・浜1)の接続時間を拡大すること。

回答: 状況を把握していくとともに、関係支社と調整していく。

## 組 合

◆ 1506K を30秒上げ、1630B を30秒下げられないのか。

## 会 社

◆ 10月11. 19日に遅延が発生している。横浜線が遅延しないと遅延は発生しないという認識であり、遅延は常態化していない。

10. 休日 107 行路・休日 108 行路・休日 109 行路は出退勤時刻が平日と乖離があり、アンバランスであるのと、休日 119 行路、休日 120 行路、休日 121 行路、休日 122 行路、休日 123 行路、休日 129 行路の出勤時間が平日と乖離があるのでバランスをとった行路作成を行うこと。

11. 平日 122 行路は初電担当なので、退勤時間を繰り上げるなど考慮した行路作成を行うこと。

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。



11月29日  
東地申第22号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その10)

## 10・11項の続き

組 合	会 社
<p>◆平日と休日で出勤時間の乖離が大きすぎる。</p> <p>◆初電担当行路はダイヤ改正前より15分程度退勤が遅くなっている。</p>	<p>◆平日は朝通勤時間帯の本数、休日は日中帯に本数が多い。泊行路の出勤時間が上がってしまう。</p> <p>◆配慮していない訳ではない。</p>

12. 以下の行路の睡眠を目的とした乗務中断を拡大すること。

- |            |            |            |
|------------|------------|------------|
| ①平平 123 行路 | ②平平 128 行路 | ③平平 129 行路 |
| ④平平 131 行路 | ⑤平平 135 行路 | ⑥平平 137 行路 |

回答:列車ダイヤの設定や効率的運用を勘案し、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
<p>◆どの行路も5時間程度しか睡眠時間がない。131行路については実質5時間を下回っている。</p>	<p>◆列車ダイヤに縛られるが、ダイヤの変化で検討していく考えである。131行路の行路内容については配慮している。</p>

13. 平平 125 行路と平平 134 行路は全て大宮行きを担当して折り返す北行担当しかないため南浦和行、もしくは蒲田駅から南行の担当を行うように担当電車を差し替えて行路作成を行うこと。

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
<p>◆大宮4往復を解消できないのか。</p>	<p>◆出退勤の時間をみながらになるが、改善できるものについては改善に向けて取り組んでいく考えである。</p>

### 【設備関係】

1. 東神奈川駅北行京上線 10 両停止位置目標付近に駅係員と連絡可能なテレスピを設置すること。

回答:現時点で、テレスピを設置する計画はないと聞いている。

組 合	会 社
<p>◆ホーム立ち番が廃止になり、これまで車外スピーカを使用していたが、駅係員との連絡手段がテレスピしかない。その位置も離れた場所にあることから東神奈川駅10両停止位置近傍にテレスピを設置すること。</p>	<p>◆遅れ等を気にせず、現行ある設備を活用してほしい。意見については横浜支社に伝える。</p>



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その11)

## 2. 田町駅構内、南行車掌側の無線難聴を解消すること。

回答:引き続き、状況を把握していくとともに、必要により関係箇所と調整していく。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"><li>◆<u>意見としては把握しているのか。</u></li><li>◆<u>ゾーンの境界を変えることはできないのか。</u></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆<u>声は特段聞いていない。無線のゾーン境界であり一時的に聞きにくいこともある。</u></li><li>◆<u>難しいと考えているが、意見は通信ユニットにも伝える。</u></li></ul>

## 3. 南浦和駅北行車掌側にトイレを整備すること。また、赤羽駅・上野駅・秋葉原駅のトイレをいつでも使えるようにテンキーを整備すること。

回答:南浦和駅北行車掌側にトイレを整備する計画はないと聞いている。なお、現時点で赤羽駅、上野駅、秋葉原駅のトイレ使用時の取扱いについては変更する考えはない。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"><li>◆<u>北行のホームにはトイレに行ける駅が少ない。また、東京駅のようにいつでもトイレに行ける環境を整備してほしい。</u></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆<u>北行ホームにはトイレが少ないという認識はある。テンキーについてはすでに整備をしているが、乗務員にはその番号を知らせていない。その理由としては遺失物の保管や閉め忘れのリスクもあるからである。引き続き現行の取り扱いでやっていただきたい。</u></li></ul>

## 4. E233系のVIS装置が故障のまま修繕されない状態の編成は直ちに修繕する体制を構築すること。

回答:引き続き、必要な車両修繕は行なっていく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"><li>◆<u>VISの故障が多い。全81編成中41編成でVISが映らない、画面がフリーズするなどの不具合が発生していることから早急の修繕を行うこと。</u></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆<u>2019年度より修繕の予算が抑制されていたが、2020年度から修繕を行っている。編成数は分からないが40箇所不具合があることは認識している。車両センターで修繕が可能な場合と、メーカーで修繕をする場合がある。メーカーで修繕となると代替品の手配が必要なことから、すぐに修繕が難しい。引き続き修繕は進めていく考えである。</u></li></ul>



11月29日 「2022年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ  
東地申第22号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その12)

5. タブレット故障に備え、電車運行図表(ダイヤ)は紙ベースの物を配布すること。また行路表も紙ベースのものを用意すること。

回答:電車列車運行図表を配布する考えはない。なお、業務に必要な資料は整備している。

## 組 合

- ◆タブレットの故障等も発生していることから、運行図表を配布すること。
- ◆パスワードの入力画面が突然表示されることに対しての対策は考えているのか。
- ◆ダイヤ見方を見たいときにいつでも見られる状況ではない。
- ◆分割してみることができないことから、紙ベースでの配布をすること。

## 会 社

- ◆本社とも議論しているが、紙ベースの運行図表の配布ではなく、代替のタブレット、運転士画面、指令に時刻を聞くなどあらゆる手段を活用して D-TAC を補完していくものと考えている。
- ◆そのような事象が多発する場合には、現場の管理者に申告してほしい。
- ◆区所で紙ベースの物があるので区所で確認してほしい。
- ◆今までよりは見劣りすることはあるが、紙媒体の管理のリスク、電子媒体の良さもある。現在のところ運行図表を配布する考えはない。

6. ダイヤ改正提案時にはクロス他に電車運行図表(ダイヤ)ならびに電車運用表を合わせて提示すること。

回答:必要な資料は提示している。

## 組 合

- ◆会社と組合とでは持ち合わせる材料が圧倒的に不足しており、不利な状況であることから、クロス他に電車運行図表(ダイヤ)ならびに電車運用表を合わせて提示すること。

## 会 社

- ◆電車運行図表(ダイヤ)ならびに電車運用表については改正達と一緒に職場に配布する。

検証交渉での議論に基づき

鉄道の「安全性」「専門性」を堅持し

「働きがい」「生きがい」を実感できる

次期ダイヤ改正を実現するために、職場から声をあげよう!