



11月15日 東地申第6号

(その1)

「2023年ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ【我孫子運輸区】団体交渉を行う！

<交渉のポイント>

- 輸送障害時の輸送力確保の観点から、最終電車は15両編成で運転するように設定している。
- 出区便乗は安定性の観点から設定していないが、行路作成上では様々な矛盾が発生する。
- 事業便に関する停車時分や鍵の問題は、引き続き積極的に千葉支社に見直しを要請していく。

「共通」

1. 2023年3月ダイヤ改正の成果と課題を明らかにすること。

回答:2023年3月ダイヤ改正では、特急列車の運転区間、普通列車の編成両数や運転本数などを見直した。また、基本行路作成業務を現場に移管した。

◆我孫子運輸区に特化すると、成果は何か。

◆課題はあるのか。

◆今後の改正に向けてスケジュール感など変えていることはあるか。

◆現場で作ったものを尊重すべきだ。この考えに変わりはないか。

◆ダイヤ改正実施後の振り返りはPTや副長と行ったのか。

組合
会社

◆改正業務の権限移譲を行った。計画担当の副長とダイヤ改正 PT がアンケートを参考に、安全性・効率性を勘案し首都圏本部と調整しながら行路作成を行った。また運転士では松戸車セ・綾瀬運輸区・我孫子運輸区で入出区の色調整をやっていた。

◆初めての権限移譲でスケジュール管理に試行錯誤。形を作る苦しみがあった。Teams に見える化し、後半はスムーズ。

◆前は手探りで最終案を12月上旬に提示いただいたが、再度考えていただいた。現在は途中経過を確認させていただきコミュニケーションを取りながら進めている。

◆変わりはない。確認

◆権限移譲についての振り返りとして4月に意見交換を行った。内容のトレースは夏にアンケート結果の共有を行った。今後活かしていく。

2. 食事を目的とした乗務の中断時間(夕食)は労働時間 A の中断を加味し、着発1時間程度を基本として設定すること。また、一般的な時間に設定すること。

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

組合

◆分割・併合もあり、実質的な時間は短い。

◆休日の我孫子1885H(17行路18:53着)~877M(26行路19:08発)は19:03の交代だ。17行路運転士が分割と動力車看視も行っているが、やむを得ず行っているのか。26行路の食事時間確保のためか。

◆やむを得ず設定しているのか、積極的に設定しているのか。特殊作業になっており行路作成の考えに関わってくる。今後の方針は。

◆車掌も同じ取り扱いが出来るのか。

◆食事する時間が充分あれば特殊作業を作る必要はない。少しでも時間拡大に向けて努力していくのか。

◆今後に向けて、現場から考えは。

会社

◆規程が基本だが、着発に加え着着の視点でも見られている。ほかの行路とのバランスや拘束時間もある。

◆否定するものではない。17行路は比較的時間がある。26行路がこの間合いでも食事を取ることができるようにもしている。

◆安定性の観点では、統一したほうがいい。特殊な取り扱いが増えると、輸送混乱時の乗務員不在も懸念される。これは手法の一つでどちらが良いとは言えない。

◆積極的にはやらないが、やることで大きなメリットがある場合は活用していきたい。

◆その通り。確認

◆特に聞いていない。



11月15日 東地申第6号

(その2)

「2023年ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ【我孫子運輸区】団体交渉を行う！

3. 夜間帯の上野駅、取手駅での折り返し時間が長くなっていることから見直しを行うこと。

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。

◆長い折り返しや、大回し小回しとなる理由は。

組合

◆平日の2395Hと2391Hはどちらも取手を回して松戸入区。なぜ大回し小回しになるのか。

◆下りは一定程度理解するが、上りもそこまで気にしなければならないのか。

◆夜間帯列車削減により、上野23時以降はH電で輸送力を確保しているため、本数を減らせない。加えて、入区箇所と翌日の両数・運用を考慮し、車両運用を決めている。

◆輸送力的には問題ないが、輸送障害時の輸送力確保を考慮し、最終電車は15両で運転するようにしている。松戸場面で10両が先に入区するメリットとしては、緩行線の入区待ち時間の解消や、松戸の作業間合いの拡大が挙げられる。

◆状況を見ながら検討していく。確認!!

最終電車の両数の考え方が現場に伝わっていない。説明すべきだ!

4. 朝通勤時間帯の乗車率(常磐線)を明らかにし、ご利用状況に踏まえた列車ダイヤを設定すること。

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。

◆把握していることは。

◆平均とは。

◆お客さまも戻り、上り品川行は特に混雑し松戸からはドアが閉まらない。TIMSでも150%を超えている。首都圏本部としても品川行・上野行・M電・H電で違いがあるという認識は。

◆仮に本数を増やす場合、車両はあるのか。

◆他に何か手はあるのか。

◆号車による偏りを減らすために、駅や乗務員区所が協力してお客さま周知などを行っていく考えは。

組合

◆国交省全線交通量調査で昨年秋はピーク1時間平均120%であった。最近では回復しているので130%程度で推移している。

◆最混雑区間(三河島→日暮里上り線)朝ピーク1時間平均だ。

◆行先による混雑の差や階段位置等で号車別に差があると認識。これ以上の直通増加は難しい。直通が偏らないように総体的に見ながら検討している。前回のダイヤ改正ではM電直通1本目の混雑が激しかったため順序変更を行った。

◆2年前に削減した分の車両は存在するが、休車等もある。品川行を増やすとラッシュ帯に常磐線に戻すことになり困難。

◆運転間隔の抜本的な改善は難しい。本数は削減してきたので戻せないことはない。

◆JR東日本アプリで混雑状況などを発信している。

組合

◆具体的には。

◆下り場面で5両分割したり、15両で入区し我孫子派出で分割することはできないのか。

◆課題であるという認識は。

◆改正前は分割のために我孫子に回送していたが、ダイヤと運用を見直し我孫子駅ホーム上での分割となった。

◆駅では貫通に対応できないと回答があり、15両で入区するとJETSに対応できない。運用上、この手法が最善となった。

◆未来に向けて解消を目指すべく、違う形を検討していく。

確認!!



11月15日 東地申第6号

(その3)

「2023年ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ【我孫子運輸区】団体交渉を行う！
「運転士」

1. 平日15行路の睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

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。

◆拡大できない理由は。

◆着発6時間17分という数字以上に時間が短い。徒歩時間などを含めると到着順序が逆転することもある。考慮すべきだ。

組合
会社

◆平日15行路は回2284H入区を担当する人がほかにいない。JETSでも対応できないため、現状は改善が難しい。

◆引き続き状況は把握していく。

規程だけでなく、しっかりと実態を掴んだ上で行路作成を行うべきだ！

2. 出退勤の順序を合わせるように平日・休日の13行路と17行路の明け部分を持ち替えること。

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

◆持ち替えできない理由は。

◆現場は、13行路明けが突出して長いという認識だ。

組合
会社

◆休休17行路が拘束22時間を超えてしまう。

◆全体のバランスを見ている。明け場面は長い、睡眠を目的とした乗務の中断も長めにとっている。0時前の入区が無くなったため。成田線と渡りにして一般線区とする手法もあるが、より良い形を目指していきたい。

3. 平日・休日の早朝帯に松戸車両センターからの出区便乗を設定すること。

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。

◆出区便乗を設定しない理由は何か。

◆松戸車両センター～松戸駅は徒歩で30分かかり、交通事故などのリスクも想定される。出区中に
出区中止となるトラブルはほぼないと考えられるが。

◆同電担当ではなく、松戸出区で我孫子まで便乗で行けば問題ないという考えはないのか。

◆出区便乗無しは現場の声が反映されているということか。

◆過去には出区便乗も設定されており、あまり問題はないという認識であるが、過去に問題があったのか。

組合
会社

◆基本的には出区便乗は行わない。入区便乗は安定性を守れるところについては活用している。出区便乗は出区中止になると後行路に飛びつけなくなるため、安定性に問題がある。

◆アンケートやPTの声も把握しているが、安定性は当直や指令の思い。綾瀬運輸区は対応できる行路の作りになっている。我孫子運輸区は出区便乗するとそのまま同電担当となる。余裕を持たせると早い時間の便乗となるため睡眠を目的とした乗務の中断時間が短くなる。乗務員基地までの距離も1つの視点。

◆時間を持たせ、安定性を守ることが出来れば、区所とのコミュニケーションで見ていくこととなるが、一線一区所の行路作成上は今の作り方がベターである。

◆作り手や管理者の声。我孫子運輸区の現状のスタンスは、「安定性の観点から出区便乗は設定しない」ということで承知している。**確認**

◆その時々のお考えもあり、出区便乗を使ったほうが効率的で働きやすさもある場合もある。絶対にやらないということではないが、次の列車がある場合は本線便乗または徒歩というのが我孫子運輸区のスタンスである。



11月15日 東地申第6号

(その4)

「2023年ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ【我孫子運輸区】団体交渉を行う！

4. 平日33行路、品川駅～我孫子駅間便乗後の乗務を見直すこと。

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。

◆他線区を利用して便乗で戻り、着発27分で次の乗務。解消できないのか。

◆安定性という点で問題は。

◆運転士3項と運転士4項で首都圏本部の回答に矛盾がある！次列車に支障をきたすかもしれないから出区便乗はできないのか、代替乗務員を手配できるから便乗後の乗務が可能なのか、基本はどちらなのか。

◆代替乗務員を手配しなくてもよいのが一番だ。ある程度の考えは示すべきだ。

組合

会社

◆便乗後の乗務に関する声は承知している。我孫子～上野1丁を他の行路に振ることも出来るが、バランスが崩れる。

◆もう少し余裕があったほうがよいが、他の行路に振れず、やむを得ず設定している。今回は明け番者が遅くとも13時までには乗務終了とするよう考慮している。安定性については、我孫子運輸区から代替乗務員を手配しやすいため、安定性が大きく下がるものではない。

◆時間が取れたほうが一番であるが、すべてが解消できるものではない。一線一区で対応する以上、全体のバランスを見て一元的にこれが良くてこれが駄目であるという考えとはならない。未来に向けてコミュニケーションを取っていく。

◆そもそも行路作成は、矛盾だらけである。睡眠、食事、拘束、安定性、バランスをすべて見ており、ご理解いただきたい。

5. 見習い養成や線見指導等での二人乗務の場合は、二段ベッドの寝室を使用しないこと。

回答:引き続き、状況により二段ベッドは使用する考えである。

◆寝室の一人利用についての考えは。

組合

会社

◆二段ベッドはある程度は使っていくこととなる。当日の出番者により空き部屋があれば活用していく。積極的に二段利用するわけではないが、ある設備は使っていく。

「車掌」

1. 事業便業務を行う列車の停車時分を作業実態に即して拡大すること。また、鍵の改善等の検討を行うこと。

回答:停車時分は、お客さまのご利用状況や設備条件等を考慮し設定している。なお、引き続き状況は把握していく。

◆基本動作に事業便対応が加わり、30秒の停車時分には全く収まらない。その認識はあるか。

◆運転士が回復運転に努めているという認識は。

◆箱の鍵が開きづらいことで列車に遅延が発生する。鍵の改善は行わないのか。

◆下総松崎→成田では下り6分45秒の運転時分が設定されており、多少帳尻があってしまう。遅延時分だけでなく作業実態を見てほしい。

組合

会社

◆10月19日に確認したが、厳しいという認識である。引き続き積極的に千葉支社に見直しを要請していくことに変わりはない。**確認!**

◆運転時分をこれ以上停車時分に振ることができない。

◆鍵などの設備は千葉支社に以前から伝えている。今後も要請するが、当直や指導担当に具体的な声を上げていただいたほうが、対応に具体性が増す。

◆6分45秒の運転時分については、成田駅場面の警戒現示を考慮してダイヤ設定していると聞いている。

千葉支社では事業便専属の担当者があると聞いている。様々な手法を考えるべきだ!

その5へ



11月15日 東地申第6号

(その5)

「2023年ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ【我孫子運輸区】団体交渉を行う！

<車掌1項続き>

◆千葉支社に働きかけて、千葉支社からは何らかの回答はあるのか。

組合
会社

◆声が多ければ設備に改善を働きかけていくと聞いている。

幾度となく声を上げている！千葉支社は我孫子運輸区や首都圏本部の声を受け止め、早急に改善すべきだ！

2. 我孫子駅での併合作業は5分以上とし、列車遅延を発生させないこと。特に876M~1884H は遅れが発生する頻度が高いことから列車ダイヤを見直すこと。

回答:引き続き、状況を把握していく。

◆遅れの認識はあるか。また、その理由は。
◆併合には最低何分必要なのか。
◆見直しに向けての考えは。

組合
会社

◆併合時間の不足により遅れが発生しやすいという認識である。併合時間の拡大に努めている。
◆仕切りはない。早朝の820M は遅れない。
◆876M~1886H は見直したいと考えるが、どうしていくかは未定。

3. 平日・休日の51行路に回451Hを指定し睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。また、平日・休日67行路・66行路・71行路・73行路・78行路については、睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

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。

◆睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大できない要因は何か。

組合
会社

◆回451Hを指定することは可能と考えるが、51行路が渡り行路のため、出勤が早まり拘束も長くなってしまふ。松戸泊は入区列車と便乗・本務列車の兼ね合いがあり、拡大すると他行路に負担が行く。全体的なバランスを見て作成している。

4. 朝通勤時間帯、南千住上りホームが混雑していることから停車時分を拡大すること。また、安全性確保の観点から駅社員をホームに配置すること。

回答:停車時分は、お客さまのご利用状況や設備条件等を考慮し設定している。なお、グループ会社の体制については、グループ会社で決定している。

◆現状の認識は。

◆停車時分の拡大は。
◆C速で運転時分に余裕があるが停車時分単体では30秒に収まっていないという認識か。
◆駅係員が出場し放送するだけでも効果があると考え。
◆ホームに出場できる体制はあるのか。

組合
会社

◆南千住の混雑は認識している。JESSのブロック長が4月に立哨し分散乗車と呼び掛けた。現時点で全てが解消しているとは考えていないが、引き続き状況は見ていく。
◆予定はない。採時区間で見ると遅れはない。
◆その通り。
◆声は伝えるが別会社であり、JESSでの判断となる。
◆体制はない。ブロック長は作業ダイヤに入らないため対応できた。

安全を第一に、健康を阻害せず働きやすい行路の実現を目指して、これからも運動をつくりだそう！