



11月2日開催
東地申第20号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う！【その1】

【共通】

1. 2021年3月ダイヤ改正における京浜東北・根岸線の成果と課題を明らかにすること。

回答:今改正においては、初電・終電時刻の見直し等を実施している。

- ダイヤ改正における京浜東北・根岸線の成果と課題を明らかにすること。
- お客さまから苦情等声は上がっていないのか？現場ではお客さまから今でも苦情を受けている。アナウンスや現場でのフォローを行うこと。
- **ダイヤ改正以降、南浦和・蒲田・磯子では終電帯に入区待ちが多く発生している。**
- 終電帯の接続はどうなっているのか？日暮里・神田・鶴見の接続は必要なのか？また、横浜での相鉄線など接続はどうなっているのか？

組合

- 東神奈川駅における時間調整、根岸線では運転間隔の調整を行ってきた。
- お客さまコールセンターやインターネットによる投稿など苦情は多少なり上がっている。現場とも情報交換を行っていく。
- 京浜・山手・常磐など入区がひっ迫している事は認識している。**状況を見ながら改善を進めていく。駅と車両センターなどと打ち合わせし調整している。**
- 接続列車が増えたわけではない。駅とも接続が必要な列車を話ししていく。関係連絡線との接続についても調整を行っている。

会社

2. 準備時間、整理時間、徒歩時分の計測結果を明らかにすること。

回答:折り返し時間については、現時点で明らかにできるものはない。

- 我々としては労働条件の変更である。きちんと説明も含めて現場で行うべきである。

組合

- 現在は調整段階である。準備出来次第提案していく

会社

3. 拘束時間を短縮し運転士、日勤9時間を解消すること。また、明け場面12時以降の退勤を無くすこと。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- 運転士210行路は出勤が早く、拘束が長い。育児介護勤務B利用者が利用できるよう9時～17時の行路を作成すること。

組合

- 乗務員勤務制度の見直しもあった。拘束時間をやみくもに伸ばしているわけではない。バランスを見ながら検討していく。

会社

4. 平休における出勤時間の差を短縮すること。

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。

- 平・休における出勤時間の差は少ない方が望ましいと考えている。会社の認識を明らかにすること。

組合

- 平・休の列車ダイヤの設定もあり揃えることは難しい。

会社



11月2日開催
東地申第20号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う！【その2】

5. ダイヤ改正で非効率な便乗が増えていることから、非効率な便乗を見直すこと。

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。

- 今ダイヤ改正において、**運転士・車掌とも便乗列車が増え非効率になっているのではないか？**また、乗務員区のある箇所に送りこむ必要があるのか？

組合

- 前回の改正時より、便乗は平日35キロ、休日50キロ増となっている。非効率に見えるが行路数が増えているわけではない。**出勤時間で解消できるかなど検討はしている。**

会社

6. 運転士・車掌とも睡眠を目的とした乗務の中断を拡大すること。

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

- 構内運転士や早日勤（居流し）を活用し、睡眠時間の拡大を検討すること。
- **車掌は睡眠を目的とする乗務の中断時間が5時間ギリギリで設定されている。**女性からも寝る時間がとれないと意見が出ている。

組合

- さいたま車両センターの構内運転士なども検討した。構内運転士は2名泊体制で緑出区・青出区を行っており現状は厳しい。
- 男性・女性を考えて行路は作成していない。**行路の持ち替えなども検討していく。**やみくもに睡眠時間を減らしているわけではない。

会社

7. 食事を目的とした乗務の中断を拡大すること。また、一般的な食事時間帯となるように設定すること。

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

- 健康経営の観点からも、食事時間は一般的な時間に設定すること。

組合

- 朝夕の時間帯は列車ダイヤも過密になっている。規定に基づき、17時～21時の時間帯に設定している。

会社

8. 異常時における輸送品質向上のため、乗務員交代は蒲田駅を基本とすること。

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。なお、乗務員乗継交代駅は、区所のある南浦和駅、蒲田駅、磯子駅が基本となる。

- 蒲田駅での乗継を基本とすること。
- 大宮支社や横浜支社との考え方は一致しているのか？

組合

- 蒲田での乗継を基本として作成している。運転整理や通告が間に合わなくなることや、現場からの要望もあり、蒲田駅乗継をせず南行方面に乗務をして頂いている。
- 京浜4区当直連絡会なども行っている。また、情報交換を行い、当直の技量維持も図っている。

会社



11月2日開催
東地申第20号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う！【その3】

【運転士】

1. 勤務間の在宅休養時間を8時間以上確保すること。

回答:交番順序については、関係箇所と調整し乗務割交番作成規程に基づき作成している。

➤ 居流しの217行路～203行路は、217行路が20時44分退勤、翌日203行路が4時36分出勤となり、8時間を切っている。改善出来ないのか？

組合

会社

➤ 交番順序は区所で作成している。在宅休養時間に関しても規程内の範囲である。区所からもトレースの際に意見は伺っている。

2. 南浦和駅上中線出区、本郷台4.5.6番線からの出区は、技量維持を加味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、行路を作成している。

➤ 今後配属される新人教育のためにも、次期ダイヤ改正では検討すること。

組合

会社

➤ 指導事項に入っていると現場からは聞いている。ダイヤの縛りもあるが出来る限り検討していく。

3. 平日224行路の出勤時刻を遅くすること。

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。

➤ 224行路は大船終を担当する。出勤時間が14時10分で大船到着は0時56分と出勤から乗務終了までが長く、体への負担も大きい。次期ダイヤ改正では出勤時刻の改善を検討すること。

組合

会社

➤ 入出区の渡りから行路を作成している。今後は出勤時間を下げる等の検討をしていく。

4. 平日・休日225行路・228行路磯子泊における起床順序を改善すること。

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。

➤ 起床順序の考え方を明らかにすること。

組合

会社

➤ 基本は入区順に翌朝の起床時刻そして出区を行うように設定している。



11月2日開催
東地申第20号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う！【その4】

【車掌】

1. 平日135行路の明け場面、南浦和～大宮～磯子の長時間乗務を解消するため、627A を蒲田駅で交代すること。

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。

- 蒲田駅での交代が出来ない理由は何か？
- 長時間乗務はトイレの不安もあるため、できる限り解消すること。

組合

- 運行本数や食事を目的とした乗務の中断時間の確保、他の行路とのバランスを見ながら行路を作成している。

会社

- 2時間10分は長いという認識はないが、今後も検討しながら行路作成をしていく。

2. 平日143行路の明け場面、磯子～蒲田同電便乗から蒲田～大宮～蒲田の長時間乗務を解消するために、便乗後1度蒲田駅で降ろすこと。

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。

- この行路を作成することで睡眠時間は拡大されているのか明らかにすること。

組合

- 睡眠時間は確保している。行路については支社と現場で作成している。今後も検討していく考えである。

会社

3. 今後のホームドア導入に向けたスケジュールを明らかにすること。導入する際は、各駅の停車時分を京浜東北線単独のホームドアは+5秒、山手線・横浜線と共有する幅広タイプは10秒加算すること。

回答:ホームドア設置計画は、2021年4月6日にプレスリリースしたとおりである。なお、停車時分はご利用状況や設備条件等を踏まえて設定する。

- ホームドアについてはプレリリースされている通りでいいのか？
- 停車時分の考え方を明らかにすること。
- ホームドア導入時の停車時分についての考え方について明らかにすること。

組合

- 2023年までの目標として進めている。
- 横浜以南は関内、山手で時分を見ている。
- 駅のご利用状況を見ながら、京浜東北線単独では5秒、山手線は7秒で計算している。

会社

4. 桜木町駅の折り返しは最低6分以上確保すること。

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て作成している。

- 中線折返し作業に時間がかかる認識はあるか？
- 後続列車との関係もある。検討してほしい。
- 京葉線では折返し時に自動放送が流れるが京浜の車両は流れない。改修は出来ないか？

組合

- 朝夕時間帯の車両運用もあるが、拡大できるか検討している。
- 実際には当たりが出ていない。
- 80編成と非常に多いため、改修工事は難しいと考える。

会社



11月2日開催
東地申第20号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う！【その5】

5. 平日朝の時間帯の以下の乗り継ぎ時間を拡大すること。

①120行路 416B~420B・621B~667C

②123行路 509A~685C・784C~668C

③127行路 450B~569C・668C~631A

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。

➤ 申し入れている行路は、朝早い時間からほぼ食事時間もなく乗務をしている。制度上、食事時間がなくとも問題はないが、業務に集中する環境も考え行路作成すること。

組合

会社

➤ 時間の拡大を求めていることは理解している。朝の列車本数もあるが、前日業務と明けの業務内容を見ながら行路を作成している。

6. 以下の乗り継ぎ時間を拡大すること。

①平日112行路 1277C~1360A

②平日124行路 634B~619B

③平日128行路 2022A~2031B

④平日137行路 832A~739A

⑤休日103行路 861A~820B

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。

➤ 始発から終着に向かい折返し時間も少なく、食事時間も最短時間で設定されているため、次期ダイヤ改正では解消すること。

組合

会社

➤ 食事時間や行先地の時間を見ながら行路を作成している。やみくもに時間を短縮して作成しているわけではない。今後も行路のバランスを見ながら作成していく。

7. 以下の行路の蒲田での乗り継ぎ時間を拡大すること。

① 平日118行路 1704A~1738A

② 平日129行路 735A~751A

③ 平日131行路 822A~814B

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。

➤ 磯子で行先地時間が確保されている。次期ダイヤ改正では、蒲田での時間の確保を検討すること。

組合

会社

➤ 磯子にて食事を目的とした乗務の中断時間を設定している。他の行路とのバランスを見ながら行路を作成している。



11月2日開催
東地申第20号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う！【その6】

【設備】

1. 乗務員が使用する設備において、耐震工事が必要な箇所を明らかにし、必要な耐震補強を行うこと。

回答:必要な設備改修は行っていく考えである。

- 蒲田駅の詰所において、耐震補強を行わなければならない箇所を明らかにすること。

組合

会社

- 現在は蒲田駅北行詰所である。東京支社管内で、今のタイミングで詰所の耐震補強を行わなければならない箇所はない。

2. NO.17 古市場踏切の障害物検知装置の感度が高すぎるので改善すること。

回答:他支社の設備については、関係箇所に伝えていく。

- 当該踏切においては、障害物検知装置の感度が高いため、障検動作によるエアセクション対応が大幅に増えていることから、改善を行うこと。

組合

会社

- 増えている認識はある。今年1月にレーザー式から3DLRに変更し、検知性能が向上した一方で、エアセクション停車が増えている。検知エリアが広がったため縮小し、7月以降の件数は減っている。データは引き続き取っており、検討は続けていく。

3. 大宮駅ホーム女子用トイレは匂いが滞留し不衛生であることから早急に改善すること。

回答:他支社の設備については、関係箇所に伝えていく。

- 申し入れ内容についての認識を明らかにすること。

組合

会社

- 状況は把握している。一時期、清掃会社との契約を見直し、駅に変更を行った。駅では男性社員が女性用トイレの清掃が出来ないため、再度清掃会社と契約を行った。

4. 蒲田駅北行車掌詰所前の段差が不揃いのため早急に解消すること。

回答:現状で対応されたい。

- ホーム側からの階段の段差に違いがあるため危険である。早急に改善すること。

組合

会社

- ホームに付随する整備である。まずは状況を把握し関係個所に伝えていく。

安心・安全・ゆとりある環境の実現のため
職場全体で議論を深めよう!