



11月1日開催 東地申第9号

【その1】

## 2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【田端運転所】団体交渉を行う!

【運転士】

1. 以下の列車における蓮田駅～白岡駅間の運転時分を3分45秒とすること。

平日11行路523M、平日12行路1542E

平日15行路1622E・2562Y

平日18行路549M、平日19行路1630E・2564Y

休日11行路523M、休日14行路1632E、休日15行路549M

休日18行路1668E、休日19行路1586E

回答:必要な運転時分は確保している。

◆運転時分の拡大はできないのか?

◆蓮田～白岡駅間では制限が3か所ありノッチ操作が多くある。白岡駅での乗降扱いや、白岡駅以遠で回復運転をしている状況である。

◆E231系でのランカーブで作成をしていると思うが、7～10秒程度遅れている。付加時分などの対応は可能か?

◆15秒増やせない理由は何か?

組合

◆大宮支社に確認をしたが、大きな遅延は発生していないという認識である。

◆引き続き状況はみていく考えである。

◆車両性能に合わせて運転時分は設定している。ATOSの実績を見ているが2～7秒の遅れは認識している。

◆短区間ではなく前後の優等列車、貨物列車などの線区全体を見ているためである。

会社

2. 平日13行路の乗り出し便1561Eを本務とし、平日16行路明けを降車させること。それに伴い尾久駅での停車時分を1分とすること。

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。

◆尾久駅での乗務交代は可能か?

◆前回の行路では尾久駅で乗り継ぎを行っていた経験もある。

◆今後も尾久駅での乗務交代は設定しないのか?

◆尾久駅～赤羽駅間の運転時分を充てられないのか?

組合

◆基本的には尾久駅は乗務交代駅ではないという認識である。しかし、拘束時間をむやみに延ばすことは考えていない。

◆休日18行路・19行路の乗り継ぎについては30秒停車であるが、ダイヤの調整は可能だったため設定をしている。

◆現段階ではそのような考えはない。

◆現段階そのような考えはないが、絶対やらないということでもない。手法の1つではある。

会社

3. 平日13行路2544Y宇都宮駅到着番線を8番線とし、西部引き上げを行わないこと。

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。

◆他区との持ち替えで宇都宮駅乗り継ぎはできないのか?

◆西部引き上げをする理由は何かあるのか?

◆技量維持の観点はあるのか?

組合

◆一つひとつの作業ではなく、行路全体でどのように乗務をしてもらうのか考えて行路を作成しているため、現段階では難しい。

◆四季島の予定臨があるため、引き上げの作業が発生する。

◆この行路で設定しなければいけないという理由はないが現行、西部引き上げは1行路しかないため技量維持の観点からは必要な作業である。

会社



11月1日開催 東地申第9号

【その2】

## 2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【田端運転所】 団体交渉を行う！

4. 平日15行路1622E、休日15行路549M小金井駅～自治医大駅間の運転時分を2分45秒とすること。

回答:必要な運転時分は確保している。

- ◆小金井駅分割後の運転時分に15秒加算できないのか？
- ◆流しノッチをするため、運転時分に余裕がない。
- ◆小山駅停車の2分を充てることは可能か？

組合

- ◆大きな遅延は発生していないという認識である。
- ◆遅れとしては出ていないという認識である。遅れた場合は乗務報告書で出してほしい。
- ◆必要であれば1つの手法としては検討していく考えである。

会社

5. 平日16行路1593Eを上野駅で乗務交代させ、夕方における食事を目的とした乗務の中断を拡大させること。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- ◆他区との持ち替えは可能か？

組合

- ◆他区の便乗の設定は遅い段階に決定することから、便乗を本務に変えるための調整は難しいと考えている。
- ◆次期改正に向けては検討をしていく考えである。

会社

## 引き続き食事時間の拡大については検討していくことを確認！

6. 平日18行路回2536M古河駅～栗橋駅間の運転時分を6分45秒とすること。

回答:必要な運転時分は確保している。なお、引き続き状況を把握していくとともに、関係支社と調整していく考えである。

- ◆現在検討していることはあるのか。
- ◆古河駅通過後、栗橋駅中線停車であるが、制限と下り勾配のため、現行の運転時分6分30秒では足りないという認識である。また、最終的には先行列車に追いついてしまう。

組合

- ◆現在大宮支社と調整を行っている。
- ◆支社としても遅延の実績をみている。遅延がない日もあるが、遅延が出る日は突出しているというイメージは持っている。解消するためにはどのような方法が良いのか支社としても検討をして、大宮支社にも伝えていく考えである。

会社

7. 平日19行路1630Eを15両とし遅延が発生しないようにすること。

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。

- ◆遅れが生じているのは支社としても把握しているのか？
- ◆遅延解消のためにも15両化はできないのか？

組合

- ◆お客さまのご利用実績については都心部よりもむしろ、大宮駅以遠のご利用が多いという認識である。
- ◆15両にすれば1番簡単な解決方法であるのは確かである。しかし、編成数も限られるため1630Eを15両化することにより、夕通勤帯の時間に10両の列車ができてしまうことから、慎重に判断をしなければならないと考えている。

会社





11月1日開催 東地申第9号

【その3】

## 2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【田端運転所】 団体交渉を行う！

8. 新型式車導入にあたっては運転取り扱い等を早期に決定し、速やかに現場に周知すると共に、不安がなく確実に作業が行えるよう十分な教育期間を設けること。また、導入後の作業を想定した試運転を実施し、車両性能と作業内容が問題ないことを確認してから導入とすること。

回答:必要な教育・訓練は実施していく考えである。

◆キヤE195系導入までの課題は何か？

組合

◆導入にあたり指導者講習会、東京レールセンターの線見を行ってきた。田端操～黒磯までの走行訓練や乗務員だけではなく、検修社員に対しても必要な教育は行ってきた。反省点としてはロングレールの積み込み、取り卸しの訓練が課題ではあるが、他支社よりはできているという認識である。引き続き関係箇所とは連携していく。

◆応急処置マニュアルがダイヤ改正に間に合わないのは問題ではないのか？

◆低定速の訓練など、現場の意見を聞いて欲しい。

会社

◆支社としては、全支社でダイヤ改正には配布されているという認識である。

◆引き続き意見等は把握していく考えである。

9. 新型式車導入にあたっては、担当線区の乗務員の声を反映させるために、設計段階において乗務員へのアンケートや聞き取りを実施し、運転操縦や作業がしやすい車両設備とすること。

回答:引き続き、関係箇所と調整していく考えである。

◆GV-E197系 E493系導入に向けて現在行っていることは何かあるのか？

組合

◆2018年、19年と乗務員、検修社員との意見交換会を行っている。量産先行車導入後は意見交換会を実施し、量産車の設計に活かしていく考えである。

会社

### 【検修】

1. 田端運転所南部機留1・2番線間の凸凹を改善すること。

回答:必要な設備の整備は行っていく考えである。

◆現在対策として行っていることはあるのか？

◆給油の配管が出ているなど、安全に作業ができる環境を整備して欲しい。

組合

◆暫定的ではあるが、足場を設置した。

◆いろいろな施工方法があると思うので検討をしていく考えである。

会社

### 【設備】

1. 宇都宮駅10番線の停止位置目標を整理すること。

回答:現時点で、宇都宮駅10番線の停止位置目標を撤去する計画はないと聞いている。

(組合)使わない停止位置目標があるため整理をして欲しい、特に10停は薄い黄色枠、8停は緑枠で見間違いも発生している。

(会社)大宮支社の設備のため大宮支社に伝える。変更等あればわかり次第周知をしていく考えである。

2. さいたま新都心駅上下線に10両停止位置目標を新設すること。

回答:現時点で、さいたま新都心駅上下線に10両停止位置目標を新設する考えはないと聞いている。

(組合)さいたま新都心駅の上下線に10両停目がなく12両停目に停車をしていることから新設して欲しい。

(会社)大宮支社には伝えていく。

**安全で安心して乗務できる環境を職場からつくり出そう！**