



2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その①

### ✓【共通】

1. 大田運輸区の運転士・車掌の標準数を明らかにすること。

回答: 現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえ、現業機関における業務量については、年間を通した平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当りの出面部数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

### 組 合

- 出面部数では必要な要員が判断できない。
- 要員の管理は責任を持って行うというが、職場では要員を操縦している現状である。
- 変えた理由は何か。
- **このような示し方では到底認められない。本社にも現場の実態を上げて変更をお願いする。**

### 会 社

- 要員の管理は責任を持って行っていく。提案時、基本交渉でも話してきているが、業務量については年間を通した平均的な業務量の基準として、**1日当りの出面部数を示すことに変わりはない。**
- **一人一人の仕事が合わなくなっている。**
- **主張は受け止める。**

2. 大田運輸区の運転士・車掌における、乗務員の業務等の見直しの変更点及び乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更点について、以下の通り明らかにすること。

(1) 徒歩時間

① 各駅の詰所から乗継箇所 ② 各本区から乗継箇所(準備・整理)

(2) 出入区における時間

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を行うものである。なお、必要な時間は確保していく考えである。

- 京浜東北線において変更した時間を示されたい。
- **本当に時間が合っているか分からない、出区点検が間に合わない場合が出てくるかもしれない。**
- 示せる時期はいつなのか。

- 準備出来次第お知らせする。
- **必要な時間は確保しているし、余裕を無くすためではない。**
- 準備出来次第である。



2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の

## 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その②



3. 2021年ダイヤ改正時と今ダイヤ改正を比較して、東京支社として大田運輸区の運転士・車掌の行路で課題を改善できたもの、できなかったものを明らかにすること。

回答:引き続き、列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成していく考えである。

- 申し入れと回答があっていないが、具体的に教えて欲しい。
- 全ての庫に入ることは出来るのか。
- 運転士では、入出区の調整をし、車掌では乗務キロの平準化を行い、さいたまと横浜の便乗を無くした。
- 持ち替えをして全て入れるように検討している。

4. 今ダイヤ改正における「働きがい」「生産性の向上」の観点から東京支社として認識を示すこと。

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。

- 具体的にはどのような事か。
- 年々拘束時間が延びていると感じる。
- 日勤で拘束時間が10時間を超える行路がある。
- 睡眠時間は拡大しているのか。
- 運転士のドア扱いで、遅れが無くなるのか。
- 運転士では短時間行路の設定、車掌では便乗キロの削減を行った。
- 規定に基づいて作成しており、いたずらに延ばしているわけではない。
- 拘束時間が長いところについては、食事時間を配慮しているためである。
- 睡眠時間はあまり変化がない。
- 支社として遅れが常態化するのとは良いとは考えていない。

5. 今ダイヤ改正において京浜東北・根岸線の総列車本数、総列車キロを明らかにし、減便される列車と、減便した根拠を具体的に明らかにすること。また、減便によって朝混雑時の運転間隔について明らかにすること。

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。なお、今改正においては、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたお客さまの行動様式の変化を捉えた輸送商品を提供していく。

- 運転士でいえば400キロ位減ったが、どのように削減したのか。
- 列車本数が減って、お客さまの声はどうか。
- 利用者のJREポイントはどうなるのか。
- 職場の意見も聞いてほしい。
- 列車本数を減らしたため、400キロ減となっている。
- お客さまの声は出ていない。
- ピーク時は削減していない。
- 主張は受け止める。



2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その③

6. 睡眠を目的とした乗務の中断と、食事を目的とした乗務の中断を拡大すること。

回答:乗務割交番規程に基づき行路を作成している。

- バランスが取れば拡大できると思うがどうか。
- 拘束時間が延びて睡眠時間が変わらない。配慮を強く訴える。
- 支社の立場で言えば効率化を求めさせるを得ないが、引き続き調整していく。
- 色々と検討しながら続けていく。

7. ダイヤ改正後の「運転時分」ならびに「停車時分」について示すこと。

回答:今ダイヤ改正において表定時分の変更はない。

- 田端駅・山手駅のホームドアを設置しているが、表定時分は変わるのか。
- 前回のダイヤ改正で変更をしたため、今回については、変更はない。

8. 今ダイヤ改正において京浜東北・根岸線で使用するE233系の車両運用数を明らかにすること。

回答:2022年2月9日東京通達60000号にて示達しているとおりでである。

- 示達はどこで見られるのか。
- 平日はどうか。
- 改良工事をやっていくのか。
- 職場で閲覧できる。
- 平休日の運用は80運用から79運用。
- やっていき考えである。

9. 今後、労働組合へダイヤ改正の提案をする際には「電車運行図表」「車両運用表」を提示すること。

回答:必要な資料は提示している。

- 参考資料でクロスは見られるが、クロスだけではわからない所がある。
- 意見は伺うが、必要なものは示している。

2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その④

### ✓【運転士】

1. 今ダイヤ改正で運転士の平日乗務キロが-138.2kmで2日勤減となる理由を明らかにすること。

回答:列車ダイヤの設定や非効率な運用を勘案し、行路を作成している。

- 2日勤減は削り過ぎだと認識しているが。
- さいたま・横浜とも平準化されているのか。
- 線区全体を見て減となっている。
- 行路数は違うが全体を見ています。

2. 「短時間行路」が夕方時間帯に設定された根拠を明らかにすること。

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。

- 何故この時間帯に設定したのか。
- 16時台の出勤で18時台に終わると、介護で使いたいとなった時に使えない。日中帯の設定は可能か。
- 現場とヒヤリングした結果である。
- 可能であるが、利用者等の意見を踏まえ設定していく。引き続き、取得者とヒヤリングしていく。

3. 平日206行路の4往復乗務を解消すること。

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。

- 何故、4往復になったのか。
- 遠距離乗務にならないように距離で作成した結果、4往復となった。

4. 以下の行路、列車での「行先地時間」を調整して拘束時間を短縮すること。

- ① 平日201行路763C~978Cの間
- ② 平日209行路1040B~1148Bの間
- ③ 平日210行路1039A~1214Bの間
- ④ 平日221行路便1407B~1621Aの間

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。

- 行路の持ち替えはどうか。
- 時間を工夫できれば短縮が出来ると思うが。
- 持ち替えを検討している。
- 検討していく。

2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その⑤

5. 以下の行路の食事を目的とした乗務の中断を次のように見直すこと。

- ① 平日213行路の昼食時間を拡大すること。
- ② 平日221行路の朝食時間を設定すること。
- ③ 平日222行路の夕食時間を遅くすること。
- ④ 平日226行路の夕食時間を遅くすること。
- ⑤ 平日230行路の夕食時間を早くすること。

回答:乗務割交番規程に基づき行路を作成している。

- 食事時間は確保されたい。
- 一般的な食事が取れる時間に設定されたい。

- 列車本数が多く、厳しい状況ではある。
- 取れるタイミングを見ていく。

6. 以下の行路の長時間乗務を解消し、蒲田駅で交代とすること。

- ① 平日224行路418B
- ② 平日236行路634B
- ③ 平日237行路744B

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、継続乗務が残っているので、交代できるようにしてもらいたい。
- 継続乗務だと体調面・精神面に不安が残る。

- 差し替えを検討している。
- 蒲田駅での継続乗務部分については、その後に配慮している。

7. 以下の行路の内容を見直して拘束時間を短縮すること。

- ① 平日217行路1729Bは磯子駅で交代とせず、大船駅からの折り返し1928Bを蒲田駅まで担当とすること。
- ② 平日234行路909Bは南浦和駅で交代とせず、蒲田駅で交代させること。
- ③ 平日238行路870Aは磯子駅で交代とせず、蒲田駅で交代させること。

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。

- 非効率な行路であると感じるが。
- 引き続き、検討をしてもらいたい。

- 交代ありきとは考えてはいない。
- 検討していく。

2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その⑥

8. 240 行路が平日と休日で泊地が変わる理由を明らかにすること。

回答:引き続き、関係箇所と調整をしながらダイヤ改正作業を進めていく考えである。

➤ さいたま車掌区の泊となるのか。

➤ さいたま運転区の泊まりとなる。

9. 関内駅～石川町駅間のb速の運転時分を1分30秒に見直すこと。

回答:必要な時間は確保している。

- 現行1分15秒ではギリギリである。
- 車掌としても、ゆとりを持って+15秒欲しい。

- 慢性的な遅れは出ていない。
- 採時駅の手前で時間を付けた方が、早発防止になる。

### ✓【車 掌】

1. 今ダイヤ改正で車掌の平日乗務キロが-911.6kmで2日勤1泊減となる理由を明らかにすること。

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。

- 乗務キロが911.6キロ減となった理由は何か。
- 今後はどのように考えているのか?

- 乗務キロの平準化を行い、さいたま車掌区と横浜運輸区の便乗を無くしたためである。
- 便乗キロの削減と全体のバランスをみていく。

2. 遅日勤と早日勤の組み合わせによる長時間拘束が増大したことについて認識を示すこと。また日勤行路の拘束時間を現行ベースまでの拘束時間に短縮すること。特に休日における早日勤は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、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- 現行のクロスと合わせると、拘束時間が1時間20分も増加していて、訓練も出ることができない。
- 現行通りの拘束時間で行路作成をすること。

- 訓練に参加できる、できないで行路は作成していない。
- 工夫しながら縮小できるように行路作成していきたいと考えている。

2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その⑦

3. 明けの行路の終業時刻については始業時刻順になるよう行路作成に努めること。

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。

- 明けの場面で退勤時間に差があることから解消すること。
- 引き続き検討をしていく考えである。

4. 安定性向上のため、南行から北行ならびに北行から南行の乗継は25分以上の行先地時間を確保すること。

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。

- 前回からの課題として残っているが、エアセクションで止まると、乗り継ぎができない。
- 乗り継ぎのリスクは認識してほしい。
- 25分以上確保する考えはない。
- 適正な時間は確保していく考えである。

5. 車掌の窓閉め作業や、ドアの一旦閉め切り扱いなどがあることから、折返駅での停車時分は最低6分以上とすること。また、蒲田駅と桜木町駅は7分以上とすること。

回答:列車ダイヤ設定は、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件を考慮して作成している。

- 一旦ドア閉めをすることにより、発車時間が僅少となっている。
- 車内換気については、雨天時、閉めるようお願いをするが、車内に雨が吹き込んでしまう。
- 検討してほしい。
- お客さまの利用しやすいダイヤをめざしており、遅れは出ていない。
- 車内の窓閉めについては、出来る限りお願いしたい。
- 遅れが発生するかどうかみていきたい。

6. 平日137行路の626A南浦和駅～627A磯子駅までの乗務を蒲田駅までとして乗務交代すること。

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。

- 1時間57分の長い乗務となる。なぜ、このような行路になったのか。
- 途中で乗務の中断を設定してほしい。
- 食事を目的とした時間を確保しており、継続乗務としたためである。
- 引き続きダイヤに変化があれば、検討していく考えである

2月24日 東地申第55号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大田運輸区】団体交渉を行なう! その⑧

7. 以下の行路を持ち替えること。

- ①平日140行路明け、磯子駅からの便乗は東神奈川駅までとして平日132行路の709Bと持ち替えし、平日132行路は桜木町駅から蒲田駅へ便乗後平日140行路の642Bと持ち替えること。
- ②休日106行路の1436B～1637Bと休日119行路の1428B～1629Bを持ち替えし、1428B～1629Bを休日107行路の1584C～1683Cと持ち替えること。
- ③休日131行路と休日135行路、それぞれ最初の2往復分を持ち替えること。
- ④休日139行路909A～1108Aと休日140行路905Bと1104B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、行路を作成している。

- 持ち替えは出来たのか?
- 引き続き検討して欲しい。
- 全ての行路の解消は出来ていないが、持ち替えられる行路については検討している。
- 検討できるものについては、検討していく考えである。

8. 教育の観点から、終電車の担当は平休とも同一行路とすること。

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。

- 平日と休日で担当列車が変わる理由はなにか?
- 平休で担当列車が同じ方が良く思っているが、検討できないのか?
- このような設定は今後もあり得るのか?
- 引き続き検討をして欲しい。
- 睡眠時間の確保と便乗の削減を行った結果である。
- なるべく平休で担当列車を同じにする考えはある。
- 無いと言えないが、平休で合わせた方が良いと思っている。
- 主張は承る。

安全・安心・ゆとりある職場を実現するため、

働くすべての仲間と声をあげよう!