



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第38号 「池袋運輸区」団体交渉を行なう!(その1)

<交渉のポイント>

- 混雑で乗り切れないお客さまが発生する時間帯もあるが、駅設備や滞留が要因であり、乗車率は前年比10%程度しか増えていないので、列車本数を削減する。
- 短時間行路については、利用する社員とコミュニケーションを取って設定していく。
- 行路作成の際には乗務員の声を聞くよう、現場に再度指導する。

(共通)

1. 池袋運輸区において山手線の特殊性、乗務員への負担・労働環境を鑑みて運転士と車掌の行路を増とし、行路作成をおこなうこと。

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

◆明らかに数年前より乗務キロは増えていて、乗務員の負担は増えている。行路作成の考え方について明らかにすること。

◆山手線は環状運転をしている特性上、ダイヤが乱れると運休整理をすることになりダイヤが戻るまでに1時間かかる。山手線の特状を考慮した行路作成を行うこと。

◆乗務途中で降りる乗務員も増えている。安全や運休を発生させない観点からも余裕ある行路作成を行うこと。

◆運転士の行路で夜間帯に時間僅少での乗り継ぎが連続する行路が増えている。一周半の前は時間をあけて欲しい。

◆現場としては乗務距離が伸び、限界に近付いている。

会社

■列車ダイヤに合わせて行路は作成していく。その結果、行路数は増減する。行路数を増やすことによって、間延びしたり拘束時間が増えることにもなる。そうならないように全体的なバランス、効率を見ながら、乗務員の働きやすさを考えながら行路作成をしている。

■異常時を考えないことはないが、まずは効率性と働きやすさを考えて行路作成を行っている。その上で安定性も考えている。今改正で、車掌の間合い僅少はほぼ解消した。

■意見は承る。

■連続で入区があり、難しい。意見は承知した。

■闇雲に伸ばそうとは考えていない。その時のダイヤ設定によるが、働きやすい行路設定を引き続き検討していく。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第38号

「池袋運輸区」団体交渉を行なう！（その2）

2. 今改正での車両運用、朝・夕方本数減の判断基準を明らかにすること。また、インバウンドの旅客も戻ってきている状況を鑑み、コロナ前の列車本数に戻すこと。

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。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

◆詳細を明らかにすること。

会社

■適正な輸送力の考え方は、以下の通り。

平日：朝ピーク150%、ピーク前後120%、夕通帯(17~22時)120%、日中帯100%以下。

休日：日中帯100%、それ以外80%以下。

■今改正では以下の通り削減する。

【平日】<朝通帯>内回り：6時前に1本。外回り：朝ピークの前後で1本ずつ、さらにその後に1本。

<夕通帯>内回り：16時台1本、19~23時台1本ずつ。外回り：20~22時台1本ずつ。

【休日】内回り：7~10時台1本ずつ、17~22時台で計6本。外回り：8~12時台で計14本、19時台1本。

組合

◆休日午前中の外回りで削減が多い理由は何か。

◆休日夕方以降の内回りの削減の理由は何か。

◆列車によっては200%近い混雑で乗り切れていない状況があるが、首都圏本部の認識を明らかにすること。

◆乗り切れていない状況がある中で、削減ではなく増やすべきだ。

◆オフピーク定期券を会社として薦めている中でご利用が増えていない。ラッシュ前後の本数を削減することは「混雑を避けて快適な通勤を」という施策と矛盾する。

会社

■ご利用が少ない。50%前後の乗車率になっているため削減した。また、列車間隔の調整も行った。

■80~90%の乗車率。削減しても100%程度になると判断した。

■乗り切れていないお客さまがいるのは認識している。各駅の設備条件、ホームの広さやお客さまの滞留などで一部の車両が混雑している。改正以降も状況は把握していく。

■コロナ前と比べても少なく、前年と比べても10%ほどしか増えていないので削減した。車両によって混雑しているのを平均化していくことが課題だと認識している。

■オフピーク定期券が浸透していないのは認識している。列車を削減してもカバーできると考えている。引き続き状況は把握していく。

オフピーク定期券を推進する一方で、

オフピーク時間帯の列車本数を削減！？

お客さまが乗り切れないほど増加傾向にあるにも関わらず、

本数を削減する施策では、社員もお客さまも納得できない！



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第38号 「池袋運輸区」団体交渉を行なう！（その3）

3. 池袋運輸区において、柔軟な短時間行路に設定された行路分割はいつ勤務指定されるのか明らかにすること。
また、運転士が2行路、車掌が6行路設定されている理由を明らかにすること。

回答：勤務指定については、就業規則等に則り取り扱うこととなる。なお、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ところである。

組合

- ◆説明は行うのか。
- ◆運転士2行路、車掌6行路の理由は。
- ◆示されている行路以外を分割することはできるのか。
- ◆行路分割し、乗務しない時間は「その他時間」になるのか。

会社

- 説明は行う考えである。また、勤務発表時に分割した行路も勤務指定することになる。
- 何行路設定するという決まりはない。使用する方とコミュニケーションを取って決めている。また、全ての行路が実際使用するわけではない。
- 必要であれば管理者と打ち合わせたうえで、分割することはゼロではない。ただし、事前の準備は必要。
- そうなる。ただし、区所の判断や「その他時間」を付けられる条件もあるので、必ずではない。

(運転士)

1. 育児介護者が利用しづらい時間設定である。ワークライフバランスを考慮し、運転士において柔軟な短時間行路については、以下の行路内で設定すること。

- ① 平日306行路11:50頃から16:05
- ② 平日312行路10:03から15:00頃
- ③ 休日301行路9:20頃から14:31
- ④ 休日302行路9:30頃から14:35

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

- ◆この時間で設定は可能なのか。
- ◆この時間がベストではないかと考えるが。
- ◆育児A使用者からは保育園の送迎を考えるとこの時間が最適だと聞いている。また、休日301、302行路の拘束時間が長いのを解消するために求めている。
- ◆声が上がっているということは現場に伝えること。

会社

- 考え方は変わらない。育児Aの方だけが乗るわけではない。また、行路選択制なので複数設定する必要がある。
- 使用する方とのコミュニケーションを図りながら、考慮して決めていく。
- 意見は承知した。ただし、行路選択制の趣旨から朝・夕に設定はしていく。無理やり乗ってくださいということはない。
- 現場には伝えていく。

2. 睡眠時間を目的とした乗務の中断時間を拡大するため、以下の行路における赤出区を緑出区とすること。

- ① 平日361行路
- ② 休日361行路
- ③ 平日362行路
- ④ 休日362行路
- ⑤ 平日367行路
- ⑥ 休日367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

- ◆可能なものはあるのか。
- ◆乗務距離が長く睡眠時間が短い。引き続き検討を。

会社

- 既に構内の作業ダイヤも決まっており、変更は難しい。
- 可能な限り努力はしていく。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 東地申第38号 「池袋運輸区」団体交渉を行なう！（その4）

3. 休日301行路・休日302行路の拘束時間が10時間と長い為、拘束時間を短縮すること。

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

組合

◆拘束時間が長い認識はあるのか。

◆拘束時間が短縮できるよう努力はすること。

会社

■規程ギリギリで行路を作る考えはない。今回はダイヤが大幅に変わり、朝の出区が減り、昼前に出区するようになった。日勤に出区を担当してもらわなければならなくなり、拘束が長くなってしまった。

■引き続き検討はしていく。

4. 平日364行路の食事を目的とした乗務の中断時間(夕食)を1時間以上とすること。

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

組合

◆改善できないのか。

会社

■17時から19時台は列車本数も多く難しい。引き続き拡大できるよう検討は行っていく。

5. 台風などの荒天時、東京総合車両センターと大崎駅間の徒歩による取り扱いについて明らかにすること。

回答：乗務員運用行路表で示しているとおりでである。

組合

◆台風などの異常時でも歩いて移動させるのか。

◆検証交渉時に現場に伝えると確認したが、現場では聞いていないと言われた。

◆状況が電話では伝わらない。タブレット端末などを活用して状況を伝えて問題ないか。

会社

■入区車両があれば、乗っていくこともあり得る。当直がその都度、判断することとなる。

■すぐには伝えられなかったが、現場には伝えている。

■タブレット端末なども活用して状況を伝えてもらえれば判断しやすい。

(車掌)

1. 平日206行路・平日207行路・平日214行路の出勤時刻を遅く設定すること。

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。

組合

◆出勤時間を遅くすることは可能なのか。

◆遠距離通勤者は家から出勤出来ずに前泊をしている。負担が大きいため解消すること。

会社

■現場が間合い僅少を極力拡大したいとの考えで行路作成を行った。出勤時間を遅くすると間合い僅少が発生してしまうため難しい。

■遠距離通勤者が家から出勤出来ないのは認識している。そのために寝室を確保している。出勤時間を遅くすることは出来なくはないが、現場の方針を曲げてまで行路作成をするかと検討した結果、今回の出勤時間となった。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第38号

「池袋運輸区」団体交渉を行なう！（その5）

2. 睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大するため、埼京運輸区泊を設定すること。

回答：列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。埼京運輸区泊については、現時点で設定する考えはない。

組合

会社

◆設定できない理由を明らかにすること。

■あまり大きな建物ではなく、設備上の課題もあり設定はしない。

◆大崎運輸区までは移動に時間がかかる。睡眠時間を確保するために検討すること。

■睡眠時間の拡大は考えている。この間も改善を図ってきている。理解するが、設備上の課題があり設定しない。

3. 休平の泊り行路でも拘束時間が22時間を超えないように出退勤時刻を設定すること。

回答：乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組合

会社

◆拘束時間の縮減は出来ないのか。

■検討を行ったが難しい。今回は提案した行路になってしまった。引き続き、検討は行っていく。

4. 平日258行路明け場面、723Gから825Gへの乗継の時間僅少を解消すること。

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。

組合

会社

◆乗継の時間僅少を解消すること。

■解消しようとする、継続乗務になってしまう。大崎運輸区との持ち替えも検討したが、難しい。

5. 乗車率・混雑状況を鑑み休日1608G 池袋入区、休日1672G・1602G 大崎入区を中止し、運転を継続し混雑緩和に努めること。

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

◆混雑している認識はあるのか明らかにすること。

■入区列車の後が混雑している認識はある。乗車率の平準化をするために、列車間隔の均等化を行っている。

◆混雑が激しく、急病人やお客さま対応で遅れると戻らない。輸送力を確保し、安定性を向上させること。

■安定性も重要なのは理解している。引き続き、状況は把握していく。

(設備)

1. 渋谷駅のハチ公改札方面階段の混雑に対し設備面での対策を行うこと。

回答：必要な対応は実施している。なお、引き続き状況は把握していく考えである。

組合

会社

◆現在行っている対応を明らかにすること。

■平日のラッシュ時間帯の混雑が激しいため、テンポラリースタッフを配置している。

◆駅改良工事以降、混雑が激しくなりお客さまが降りるのに時間がかかっている。立番が一人になり合図が出てドアを閉められる状況ではないため、対策を行うこと。

■今後も改良工事は続き、階段位置は変わると聞いている。ドア閉める際は合図が出てもお客さまの乗降が終わるのを待って閉めてほしい。



2月14日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第38号

「池袋運輸区」団体交渉を行なう！（その6）

2. 今後も輸送混乱時及び工事等で、田町駅上野駅で折り返し運転が想定されるので、行先表示器及び自動放送の設定を車両に整備すること。

回答:現時点で、車両を改修する考えはない。

組合

会社

◆改良は出来るのか明らかにすること。

■改良は出来るが、時間とコストがかかるため使用頻度も少ないことから現段階では考えていない。

3. 東京駅内回りのITVが日差しの影響で日中時間帯見えづらくなり乗降確認に支障が出ているため設備改良すること。

回答:必要な対応は実施している。なお、引き続き状況は把握していく考えである。

組合

会社

◆現在、行っている対策を明らかにすること。

■9月にモニターの輝度・角度を変更。また、10月にホームドア本体にテープを貼る対策を行った。今年の夏にホーム屋根が延伸されるので解消されればと考えている。

◆ホーム上の仮囲いや床に反射しているようにも感じることから対策を行うこと。

■引き続き、検討は行っていく。

(その他)

1. ダイヤ改正のクロス閲覧については、首都圏本部としての考えを明らかにし、行路作成については社員の意見を聞くように指導すること。

回答:ダイヤ改正のクロス閲覧については、業務上の必要性に鑑み対応していく考えである。また、ダイヤ改正作業については、引き続き関係箇所と調整しながら進めていく考えである。

組合

会社

◆この間、クロス閲覧について議論をしてきているが、考え方は変わっていないのか。

◆現場では未だに閲覧に行っても断られている。

◆現場の担当者からは乗務員の意見は聞かないと言われている。

■考え方は変わっていない。提案前にも現場には周知を行っている。

■社員が勉強や業務知識充足のために乗務員行路表、ダイヤの閲覧許可を申し出た場合は社員の成長を目的に個別に閲覧を認めている。現場には再周知を行っていく。

■毎年トレースの際に現場の担当者には乗務員の声を聴いて行路作成するように伝えている。引き続き指導を行っていく。

—乗務員の声が正しく反映されるべきだ！—

職場からの検証運動を通じて、

安全でゆとり・働きがいある山手線を実現しよう！