



12月7日
東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その①

交渉の 特徴点

- ✓ 遅日勤と早日勤の数については、ダイヤ等が変われば、変更の余地がある。
- ✓ 整理時間（優等列車）は、退勤時間の遅延状況や作業実態を把握していく。
- ✓ 運転時分の付け替えは、関係箇所との調整等で検討の余地がある。
- ✓ 湘南新宿ライン（東海道・横須賀）は、できる限り混みのない行路作成をしていく。
- ✓ 5050M は、引き続き把握していくため、報告書に理由含めて記入すること。

【共通】

1. 前泊の解消や交番作成上の観点から、遅日勤と早日勤の数を同数とすること。

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。

組合

- ◆ 前回のダイヤ改正の申し入れでも挙げたが、結果はどうなったのか。
- ◆ 同数に近づくように努力したのか。
- ◆ 2泊3日になると、家に帰れず、働きがいも削がれる。泊まり行路を多くできないのか。

- 運転士と車掌とも、遅日勤と早日勤を同数にするのが難しい。
- 朝は本数が多く、人数がかかる。夜を増やすと、行路がスカスカとなり、働きがいや効率性がない。ダイヤ等が変われば、変更の余地はある。
- 前泊の実態を把握している。出勤時刻を下げたいが、湘南新宿ラインの列車本数がない。差し替えを行うと食事等の時間に支障が出る。
会社として効率的に回すことが命題である。その中で働きがいをもてるかどうか私たちの仕事である。

会社

2. 運転士・車掌の整理時間を実態に即した時間にするため以下の整理時間を拡大すること。

①湘南新宿ライン担当の行路を3分拡大 ②相鉄担当の行路を3分拡大 ③優等列車の行路を10分拡大

回答:必要な労働時間は確保している。

組合

- ◆ 「必要な労働時間は確保している」とあるが、超勤は発生しているのか。
- ◆ 拡大するつもりはないのか。
- ◆ 車掌の締切作業は、現金事故防止の観点からも時間がかかる。時間の拡大を求める。
- ◆ 退勤時間に終わらなかった場合は、超勤を申告で良いか。
- ◆ ①と②の3分拡大は難しいのか。他線区や踏切の影響で遅れる。件数が多いと、報告書記入に時間がかかり退勤がギリギリになる。

- 列車の遅れについて報告書の記入で超勤が発生しているが、不足しているとは考えていない。
- 優等列車を含めて、大半の社員は概ね定時で終わっている。職場から声あがっていることは把握している。実態は把握していく。
- 全体の平均をとって行っている。作業実態を把握して必要な時間については現状で確保している。退勤時間の遅延状況、作業実態を把握していく。
- 退勤が遅れる場合や超勤申請は、現場管理者に申告してもらいたい。
- 必要な労働時間は確保している。状況報告書等で把握していく。現場とコミュニケーションをとっていく。列車遅延について報告書であげてもらいたい。

会社



12月7日

東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その②

3. 以下の列車を羽沢横浜国大駅の乗継時間を15秒拡大し1分30秒とすること。

①平日124M・152M ②休日136M、146M

回答:必要な停車時分は確保している。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

- ◆ 拡大できない理由を示すこと。
- ◆ 運転時分がのびているところを調整できないのか。
- ◆ 細い通路を通り、前面を確認するには1分30秒あれば安全面からも求める。

- 列車の設定状況もある。年々拡大はしてきている。拡大できるところはできるように状況把握に努めていく。
- 運転時分の付け替えをできるところはある。関係箇所と連絡し、調整していく。
- 安全を重視して行なっていることは承知している。拡大できるところは行っていく。

会社

4. お客さま混雑の緩和の観点から、平日2547Y～4536Yを15両とすること。

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。

組合

- ◆ なぜ、15両にできないか。
- ◆ 一つ運用を前倒して5両をくっつけることはできないのか。
- ◆ 観光シーズン等、限定的に15両とすることや、小山車を充当することはできないのか。
- ◆ 乗車位置で「この付近は混雑する」等、分散化させるようにはできないか。
- ◆ 車両センターと調整すれば可能か。

- 15両にすると、他が10両となり、密度が増えてしまう。
- 2547Yの場面で5両編成がない。検査後に出てくる。乗車密度が高いところに設定していく。検査や予備編成などの条件であきらめざるを得ないことがある。
- 波動車をもっていないため、変えることは難しい。混在運用となっているため難しい。
- グリーン車前後は混雑することは把握している。駅も混雑を均等化させる努力はしている。
- 車両センターから「大きな検査をした後は、すぐに運用させたくない」とも言われている。調整はしていく。

会社

5. 休日小田原駅場面2821Y～2828Yの折返し時分を1分拡大すること。

回答:必要な折返し時分は確保している。

組合

- ◆ 規程上では確保されているが、できないのか。
- ◆ 2828Yはスジに余裕がある。スジがのびているところからは、もってこれないのか。
- ◆ ホーム上の混雑等もある。引き続き、状況を見ていくことで良いか。

- 必要時分は確保している。遅延状況を確認しているが、定時で運転している。
- スジに余裕がある部分は付け替えが可能である。列車間隔もあるので、引き続き、見させてもらう。
- その通りである。

会社



12月7日

東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その③

6. 新宿駅3番線は平日・休日の夕方時間帯でホーム上が大変混雑していることから、折り返し時間を拡大すること。

回答：必要な折返し時分は確保している。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

- ◆ 混雑している認識はあるのか。実際に現地を見たのか。
- ◆ 折り返し7分の列車だと相当歩きにくく、7分以上かかりそうだ。
安全に歩行して列車が遅れた際は、報告書に記入して提出で良いか。

- 夕通勤時間帯の混雑は認識している。実際に見て調査した。
- 4番線で待っているお客さまが3番線寄りに行っていることや、車内に入り歩行する等して定時運行に向けて努力していることは把握している。
列車が遅れた際には、報告していただければ問題ない。

会社

7. 平日大船駅場面2566Yの前走りとなる横須賀線 A 線2110S のスジを見直すこと。

回答：引き続き、状況を把握していくとともに、必要により関係支社に要請していく。

組合

- ◆ 実際に遅れが出ている。次のダイヤ改正では見直されるのか。
- ◆ 2110S が衣笠での単線交換や逗子での増結で1～2分遅れで発車する。運転時分も狭いため、精神的にきつい。運転時分を見直せないのか。
- ◆ 2110S と接続して2566Y を前走りにはできないのか。

- 引き続き、遅れや運転間隔については関係箇所の横浜支社とも調整を行う。
- 関係支社と調整を続けていく。
- 接続して発車させることは可能であるが、運転間隔が開くことと、大移動で乗り換えに時間がかかる恐れがあるため、難しいと考えている。

会社

【運転士】

1. 湘南新宿ラインにおける東海道線、横須賀線の混みでの行路作成は、停車パターンが違うため停車駅通過など事象発生リスクが高まると同時に、異常時の回しの観点から作成をおこなわないこと。

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

- ◆ 混み行路については、次期ダイヤ改正ではなくす方向で考えているので良いか。

- 効率の良いバランスを見て提案してきたが、新宿運輸区より「混み行路は作成しないでほしい」と声が出ている。
意見は受け止め、できる限り、次期ダイヤ改正で混みがない行路を検討していく。

会社



12月7日
東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その④

2. 新人運転士・線見運転士の教育・指導する観点から、田町派出・国府津車両センター・池袋運輸区構内の出区点検時間を10分拡大すること。

回答: 出区点検に必要な時間は確保している。

組合

- ◆ 現状、出区点検の時間が足りていない。早めに起床して行っている認識はあるのか。
- ◆ 国府津車両センターの出区点検時間について、電留線では、10分早く起床して行っていると聞いている。
- ◆ 田町車両センターでは、月見・白金と札の辻で入換信号機全て統一されて設定されている。急遽変更となった際はどうか。

- 余裕がないと声が出ているが、首都圏本部としては、必要な時間は確保している。
- 最遠のトータル時間でとっている。出区点検時間は、本線乗務員に設定している。
- 札の辻は、入換時間を多めにとらなければならない。労働時間整理は行っている。番線変更があるときは、事前に職場に連絡している。それに伴い、起床時間や労働時間は変更しているので問題ない。当日の場合は、その時の判断となる。管理者や指令に報告してもらいたい。

会社

3. 熱海駅場面にて時間僅少の中でドア開扉・行先設定・案内設定などの作業をすることから、以下の列車における熱海駅での停車時分を3分以上とすること。また、停車時分を拡大できない場合は車掌がドア開扉行先設定案内設定の作業をするよう変更すること。

- ① 平日1005行路 回4872M~1872E ② 休日1006行路 回4640M~1640E
- ③ 休日1009行路 回4632M~1632E ④ 休日1014行路 回4850M~1850E
- ⑤ 1013行路小田原駅場面回 2825M~2826Y エンド交換場面においてもドア開扉・行先設定・案内設定をすることから折り返し時分を1分以上拡大すること。

回答: これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方の実現により、安全・サービスレベル向上を図っていく考えであり、運転士による始発列車のドア扱い等は引き続き実施していく考えである。なお、必要な停車時分は確保しており、引き続き状況は把握していく。

組合

- ◆ 新しい作業ができたことで余裕がなくなっている。
- ◆ ⑤は、折り返し時分が8分ちょうどで、時間僅少となっている。設定時分は何分でとっているのか。
- ◆ 遅れの実態は把握しているのか。

- 必要な停車時分は確保されている。機器整備については理解している。引き続き、把握していく。
- 一律に時間は設定していない。検証を行い、概ね現状の時間で対応できていると把握している。
- ⑤は、一部で遅れがあったと認識している。

会社

4. 休日の来宮駅場面、回4627M~回4674M の折り返し時分を拡大すること。出来ない場合は下1番線から上1番線に変更した上で折り返し時分の拡大をすること。

回答: 必要な折返し時分は確保している。

会社

- ✓ 車両運用も絡むため難しい。 ✓ 上1番線と下1番線の変更は可能であると考える。
- ✓ 引き続き、意見があったことは、横浜支社に伝えていく。



12月7日
東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その⑤

5. 平日321M 東京駅～熱海駅担当を国府津駅までの担当とし、長時間乗継解消を検討すること。

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

- ◆ 長時間乗務解消は検討されているのか。長時間乗務は集中力も落ちていく。
- ◆ 他に検討の余地はなかったのか。
- ◆ 東京駅で回321M～321Mの折り返し時分を増やすことはできないか。

- 他区と調整しているが、列車の出始めもあり、現在のダイヤ設定では、国府津交代は難しい。
- 前回は、自動防止にすることで出区時間を軽減してきた。引き続き、検討は行っていく。
- 東海道線上りの保守間合いもあるため、難しい。

会社

6. 平日3028M、3030M、休日3035Mの角栄の停車時分を1分確保すること。

回答:停車時分については状況を把握していくとともに、必要により関係支社に要請していく。

組合

- ◆ 遅れは認識しているのか。
- ◆ 把握しているが、どうするのか。
- ◆ 不慣れな利用者もいるため、30秒停車ではなく、1分停車とするべきだ。

- 遅れの状況は把握している。
- 伊豆急行線と伊東線が単線区間のため、設備条件上厳しい。
- 遅れは把握している。対応は必要だと認識している。やれることは行っていく。

会社

7. 平休、休休1013行路の睡眠を目的とした乗継中断時間を拡大すること。

回答:乗継割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組合

- ◆ 拡大を求める。

- 間合いでは4時間ほどであることは把握している。着発では6時間確保しているが、入出区に時間がかかることも承知している。睡眠を目的とした時間拡大に向けた行路作成は行っていく。技量維持も絡んでいる。特に、貨物線は4区所で取り合いとなる。横浜支社とも調整を行い、拡大に向けて行っていく。

会社

8. 以下の行路について、食事を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

- ①平日1002行路 1586E～回1853Eの国府津駅場面
- ②平日1010行路 2554Y～2559Yの新宿駅場面
- ③休日1014行路 2850Y～2857Yの新宿駅場面

回答:乗継割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組合

- ◆ 拡大への検討余地はあるのか。
- ◆ ①は、回1853Eで5～10分の動力看視をつけることはできないか。

- ①は、国府津運輸区との差し替えを検討したが、国府津運輸区の出勤が早くなり、乗務キ口が増えてしまう。
- ②も検討したが、湘南新宿ラインのダイヤもあり、東京電車区の行路も見て検討したが、厳しい。
- ③は、国府津運輸区の赤出区は外せない。差し替えも検討したが、困難。
- 次列車による。できるだけ拡大できるように行路を考えたい。

会社



12月7日
東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その⑥

9. 日中時間帯の新宿駅場面NEX担当時、交差支障が起きるため新宿駅の到着時間を調整し解消を図ること。

回答:必要な時分は確保している。なお、引き続き状況は把握していく。

組合

- ◆ 調整はできるのか、できないのか。
- ◆ 5番線と6番線を交互で使用することはできないのか。
- ◆ 運転時分の調整は可能か。

- 調整は困難である。
- 臨時列車もあり、6番線は空けてある。
5番線と6番線を変えると、45秒かかってしまう。
- 運転時分の付け替えは検討の余地がある。

会社

10. 新宿駅～渋谷駅間の区間運転時分は4分30秒を基準とすること。

回答:必要な運転時分は確保している。

組合

- ◆ 新宿駅2番線、3番線から出ると、ポイント制限があり、渋谷駅に定着が難しい。15秒増やせないか。
- ◆ 相鉄直通線は10両編成で発車後、徐行が長い。ポイントの付加時分は勘案されているのか。
- ◆ 渋谷～恵比寿間は2分あり、恵比寿で遅れが戻る。1分45秒にして15秒をもってこれないか。

- 引き続き、遅延状況をあげてもらいたい。
必要な時分は確保していく。運転操作を実際に見て、4分15秒で足りると判断している。
- 5番線、6番線の成田エクスプレスは付加されている。1～3番線は付加されていない。
- 運転時分の付け替えは可能だと考えている。
遅延状況と現場の意見を聞いて、状況を把握していく。

会社

11. 平日、休日1010行路の労A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

- ◆ 勤務指定日に在宅休養時間の不足が毎月2件以上発生しているが、把握しているか。
- ◆ 基本は交番で回すこと。職場では、在宅休養不足の勤務が作成されている。現場での勤務作成ができていない証左だ。

- 交番通りで行うことになっている。勤務変更までは把握していない。
- 8時間取れば理想である。労働時間Aを極力少なくすればペアリングがスムーズにできる。勤務作成は区所の判断。意見交換しながら検討していく。

会社

【車掌】

1. 平日・休日5050M 松本駅～甲府駅間に改札行路を設定し、2人乗務とすること。

回答:現時点において、1人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。

組合

- ◆ 巡回できない認識はあるか。

- 報告書を見ると、恒常的に巡回できない状況ではない。
引き続き、把握していく。報告書に理由も含めて記入してもらえると対処できる。改札以外の対策も考えていく。

会社



12月7日
東地申第10号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う！ その⑦

2. 以下の行路において食事を目的とした乗務の中断を拡大すること。

①全日3行路 3140M～回5151M の新宿場面 ②平日44行路 2554Y～2559Y の新宿駅場面

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

◆ 拡大できるのか、できないのか。

➤ 間合いが少なくなるため、①は難しい。②は湘南新宿ラインの差し替えが難しい。44行路は差し替えできるが、新宿での折り返しが40分となり、輸送の安定性を考えると難しい。検討の余地はあるが、運転担当は他支社も含めて最適である。ダイヤが変わらない限り、差し替えは難しい。

会社

3. 以下の行路については乗務距離を500キロ以内に設定すること。

①平平32行路 ②平平33行路 ③休休32行路 ④休休33行路

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

◆ 乗務距離が増えていることは把握しているか。

➤ 平準化できるようにしていく。

会社

4. お客さまの混雑緩和に向けて、13M、53M を12両編成での運用とすること。

回答：編成両数については、お客さまのご利用状況や車両運用を考慮して決定している。なお、引き続き状況を把握していく。

組合

◆ 混雑状況は認識しているのか。
◆ 53M の休日12両は、平日にも12両にできないのか。
◆ 過去にはスーパーあずさ（E351系）が12両で運転していた。なぜ、車両が足りなくなったのか。

➤ 13M は週末の土日に定員を超える状況、53M は金曜日に混雑している。車両運用の問題もあり、難しい。
➤ 53M の12両は、折り返しの46M の混雑のためである。平日にもできれば良いと認識している。
➤ 東京まで延長したこと、清掃を新宿で行う車両運用がある。また、車両センターとの調整もある。

会社

5. 全日2行路の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、行路を作成している。

組合

◆ 拘束時間25時間超えとなるため、持ち替えを検討すること。

➤ 差し替えを検討したが、八王子や長野の行路の現状からも非常に厳しい。

会社

6. コロナ禍よりインバウンドによる利用実績が増えていることから、混雑緩和の観点から平日・休日の8時台に特急富士回遊を新設すること。

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、引き続き状況を把握していくとともに、必要により関係支社に要請していく。

組合

◆ 9時台に新設できないか。
◆ インバウンド専用列車としての運行を提案する。

➤ 平日の中央線ピークの時間帯で列車間隔もあり、難しい。利用状況は把握している。対応しないとイケない認識はある。
➤ 八王子支社や富士急行との調整も難しい。車両運用に都合がつけば導入していきたい。案としては承る。

会社

検証交渉を経て、次期ダイヤ改正に向けた議論を職場からつくり出そう！