



2月21日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第48号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その1)

【共通】

1. 運転士・車掌ともに準備時間ならびに整理時間が現行の時間と違いがある理由を明らかにすること。

回答:指定通路等の変更に伴い、労働時間の見直しを行うこととなる。

組 合

- ・具体的にどのように変わるのか明らかにすること。
- ・時間の変更はあるのか明らかにすること。
- ・3分減の根拠を明確にすること。
- ・現在のルートはどうなるのか明らかにすること。
- ・シャッターが降りていて通れない場合の取扱いを明らかにすること。

会 社

- ・橋上が完成したので、そちらを所定通路にした。
- ・車掌では、北行△3分、南行△1分、運転士では、北行△1分、南行△3分。構内では、北行△1分、南行△3分、出入区△3分である。
- ・実測を行いこの時間となった。
- ・使用してはいけないとはならない。
- ・降りている場合は西口を回ってもらい、遅れはしっかりと報告してもらいたい。

2. 運転士・車掌ともに遅日勤と早日勤の行路数を同数とするよう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。

組 合

- ・同数にできたのか。できないのか明らかにすること。
- ・運転士と車掌の数はどうなのか明らかにすること。
- ・5日出勤の真ん中は年休が多くなる。単発日勤を枠外へ変更すること。

会 社

- ・夕方の列車の削減により、早日勤の方が多くなっている。
- ・運転士においては同数であり、車掌は単発日勤が2つある。
- ・枠外などについては現場での判断である。

3. 減便する対象電車と設定した根拠を明らかにすること。

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作成している。なお、引き続き状況は把握していく。

組 合

- ・減便の対象の根拠を示すこと。
- ・具体的に変わったことを明らかにすること。

会 社

- ・コロナ前、コロナ禍の利用状況予測を見て設定している。
- ・コロナ前から北行は変化なし。南行はピークよりも前に△2本。夕夜帯は北行△6本。南行については削減していない。

その2へ続く



2月21日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第48号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その2)

その1からの続き

組 合

- ・最大ピーク時の開きを明らかにすること。
- ・時間帯を明らかにすること。
- ・ご利用が増える可能性はある。列車本数を増やすことはできるのか。

会 社

- ・南行のピークは川口～赤羽間であるが、削減はしていない。東十条からの電車を削減した。
- ・東十条6時台の2本。6:22と6:37の始発を削減している。
- ・引き続き見ていくが、行先の変更、間隔の調整、それでも足りない場合は列車を増やしていく。

【運転士】

1. 現場からの意見を尊重し、本郷台駅並びにさいたま運転区の「折り返し時間・乗務開始前・出区(準用)」の時間を拡大すること。

回答:必要な労働時間は確保している。

組 合

- ・全てにおいて時間が足りないので必要な時間を確保すること。
- ・時間が足りないために、早く起きている現実がある。首都圏本部として、認識はしているのか明らかにすること。
- ・労働基準監督署に相談したところ、点呼を受けた時点で業務指示が発生し、点呼前でも労働時間とアドバイスを受けている。首都圏本部としての認識を示すこと。

会 社

- ・必要な時間は確保している。実際に本郷台を歩いたが、必要な時間は確保出来ている。
- ・早く起きるのは、人それぞれの感覚である。列車を遅らせたくない気持ちは同じである。
- ・所定の点呼時間からが労働の認識である。

2. 防犯の観点から、夜間において大田運輸区構内への徒歩移動を解消すること。

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

- ・なぜ変更したのか明らかにすること。
- ・具体的に防犯対策を行うこと。
- ・便乗等に変えて、構内への徒歩移動をやめること。

会 社

- ・列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案して作成したので、時間帯によって行路を作成しているわけではない。
- ・防犯の教育は、年1回行っている。
- ・入区・出区がセットである。青入区・出区もあるが難しい。可能な範囲は、検討していく。

その3へ続く



2月21日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第48号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その3)

3. 平日223行路、便2015Aの後磯子乗泊へ向かう際は2015A入区電車への便乗にすること。

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。

組 合

- ・便乗は可能なのか明らかにすること。
- ・入区電車には乗れないのか明らかにすること。

会 社

- ・入区便乗を設定してはいけないとはない。
- ・可能である。必ずしもではない。

4. 現行の短時間行路である272行路を設定しない理由を明らかにするとともに、平262行路は北行、南行の順の担当となるように行路作成すること。

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。

組 合

- ・変化したところはあるのか明らかにすること。
- ・272行路を削減した理由を明らかにすること。
- ・262行路のみだと出区担当がなくなる。技量維持の観点など見解を示すこと。

会 社

- ・272行路は現場、首都圏本部でトレースを行い削減した。262行路については、平日・休日の行先地を変えた。
- ・現場で利用する方はいるが、272行路については急遽変更になる方が多いので休勤対応が多くなった。
- ・今までと変わらないので技量維持はできる。

5. 以下の行路の長時間乗務を解消するため、蒲田駅で乗務交代とするよう行路作成すること。

- ①平日220行路明414B～515B桜木町～大宮～南浦和間
- ②平日230行路1701A・平日231行路1835B南浦和～磯子間
- ③平日238行路明634B・平日239行路明636B・休日224行路明420B磯子～南浦和間
- ④休日221行路明463A東十条～磯子間

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。

組 合

- ・改善できたところ、または出来なかったところを明らかにすること。
- ・改善できなかった理由を明らかにすること。

会 社

- ・220行路は解消。230行路については継続、238行路239行路224行路も継続、221行路についても継続である。
- ・実労働が1時間35分なので行路分割はしなかった。

京浜東北線の「安全・快適な輸送品質を提供するため」には、職場の声を反映させることが重要だ!

その4へ続く



2月21日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第48号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その4)

6. 以下の①～⑤の行路の食事を目的とした乗務の中断を拡大すると共に、以下の⑥・⑦の行路の食事を目的とした乗務の中断時間の設定を調整すること。

- ①平日216行路 1636A(17:38)～1674C(18:05)の間
- ②平日223行路 621B(6:52)～749A(7:25)の間
- ③平日233行路 1715B(18:49)～1820A(19:31)の間
- ④休日211行路 1017B(11:22)～1144B(11:56)の間
- ⑤休日223行路 450B(6:31)～667C(6:56)の間
- ⑥平日203行路・平日204行路・平日230行路明・平日231行路明の朝食時間
- ⑦平日221行路・平日226行路の夕食時間

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	会 社
・乗務の中断で、拡大できたところを明らかにすること。	・①拡大、②時間帯は違うが拡大、③④⑤変更なし、⑥東神奈川よりも便乗で早くしている。⑦時間帯を変更した。

7. 以下の行路の拘束時間の短縮に努めること。

- ①平日206行路・平日208行路・平平235行路・平平242行路
- ②休日212行路・休日216行路・休休232行路・休休242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	会 社
・どのように変化したのか明らかにすること。	・①206行路は2時間12分短縮、208行路は13分短縮、235行路は40分延長、242行路は1時間9分短縮。②212行路は46分延長、216行路・232行路・242行路は変更なしである。

8. 以下の①行路の便乗を担当に変更するとともに、睡眠を目的とした乗務の中断時間の確保のため、②の行路の便乗電車を見直すこと。

- ①平日217行路1378C、休日222行路明710B磯子～蒲田間の同電便乗
- ②平日236行路明便814B、休日236行路明便848B、休日2202行路 便2005A

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	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ・変更になったのかを明らかにすること。 ・組めなかった理由を明らかにすること。 ・②についてはどうなのか明らかにすること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・①は変更ない。しかし、便乗キ口は減少した。 ・乗務キ口の平準化(横浜運輸区・さいたま運転区)をするために出来なかった。 ・816行路、大船～磯子を同便にした。 その5へ続く



2月21日
東地申第48号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その5)

9. 平日207行路と平平233行路の乗務キロを平準化すること。

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

- ・変更点を明らかにすること。
- ・列車本数で見直しをしているのか明らかにすること。

会 社

- ・現場と調整した結果、207行路は、235.4キロとなっているので、キロ数は平準化している。また、233行路は324.8キロで平準化を図っている。
- ・区所の編集によって平準化が出来た。

10. 平日218行路の出勤時間と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、行路を作成している。

組 合

- ・どのように変更になったのか明らかにすること。

会 社

- ・現場と調整し、8時間49分とした。また、終了時刻が20時52分となり、拘束時間は短縮することができた。

会社としては蔑ろにしていらないと言うが、

- ・現場との調整は分かるが、私たちが求めている項目である!
- ・私たちの項目に対してどうだったのか答えるべきだ!
- ・私たちの項目が蔑ろになっている!

【車掌】

1. 平日153行路は育児・介護勤務希望者が利用しやすいよう、105行路の940A~1141Aと104行路の1205B~1404Bに差し替えること。

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。

組 合

- ・変更点を明らかにすること。
- ・「その他時間」を乗務前に指定することは可能なのか明らかにすること。

会 社

- ・9月時点のトレースで区所での要望などを勘案し、設定した。その後、育児・介護者と意見交換等をして105行路940A~1141A、1306A~1607Aまで設定している。出勤時間は9時59分から15時23分となった。
- ・乗務前に指定することも可能である。



2月21日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ
東地申第48号

【大田運輸区】団体交渉を行う!(その6)

2. 平日131行路明けの627Aは蒲田駅で交代とし、長時間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。

組合

- ・解消はされたのか明らかにすること。
- ・解消されない理由を明らかにすること。
- ・輸送体系の変更があれば、考慮すること。

会社

- ・協議はしたが、提案の設定のままである。
- ・他の行路の間合いの確保、蒲田から乗務する人の睡眠時間の確保をする場合、現行は難しい。
- ・輸送体系の変更があれば、柔軟に対応していく。

3. 休日131行路の同便2206Aは、蒲田で一度降車して別電車での便乗にすること。

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。

組合

- ・131行路は変わったのか。
- ・変わらない理由は。
- ・蒲田～大船、大船～南浦和はリスクが高すぎる。

会社

- ・変わってはいない。
- ・睡眠時間の確保の為である。
- ・2時間46分の連続乗務は長いですが、当直等に連絡をして蒲田で一旦降車しても問題はない。

4. 平平ならびに平休122行路の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。

組合

- ・拡大できたのか。
- ・拡大できない理由は。
- ・睡眠時間が少ないように感じるが。

会社

- ・拡大はできていない。
- ・睡眠する順番を見ている。朝の列車ダイヤの変更はないので難しい。
- ・規定の範囲内ではあるが、少しでも伸ばしたい思いはある。

5. 便乗キロが平日で120km 増えてい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。

組合

- ・なぜ便乗キロが増えたのか明らかにすること。
- ・3区所総体はどうよになっているのか明らかにすること。

会社

- ・列車本数の削減や入出区の時間帯の変更、宿泊地への便乗が増加した。また、大船の一旦ドア締めで最後が余ってしまうためである。
- ・横浜運輸区は、平日362.8キロ休日160キロ。
さいたま車掌区は、平日172.1キロ休日467.4キロ。
大田運輸区は、平日279.2キロ休日125.3キロである。

この交渉をもとに、検証行動へつなげていこう!