



東地申39号 2月21日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 「新宿運輸区」団体交渉を行う!(その1)

共通

1. 前泊の解消の為、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

◆検証交渉でも議論したが、何故残っているのか。

◆休日だと23時過ぎに退区するが居流しのセットになる行路がない。NEXの早日勤が枠外行路になっている現状であり、予備交番の人に負担がかかっている。品川構内泊を設定できないか。

会社

◆列車ダイヤに基づき行路作成を行っている。今回新たな施策として、NEXの品川入区・259系のNEXとしおさいの共通運用や湘南新宿ラインに乗務している為、数をそろえることが難しい。
◆泊行路は寝室の調整も必要であり設備条件もある。田町の構内は満室である。

2. 運転士・車掌の整理時間を作業実態に即した時間とするため、整理時間を以下の通り拡大すること。

①湘南新宿ライン担当の行路及び相鉄担当行路を3分拡大。②車掌優等行路を10分拡大。

回答:必要な労働時間は確保している。

組合

◆整理時間は足りている認識なのか。

◆報告書の記入や公金締め切りについて拡大を求めているが、点呼時間に間に合わなかった時は、超勤対応とすること。

会社

◆点呼時間を見ているが、所定より遅れて点呼しているのが列車遅延と連動している。定時で運行している時を見ると時間内に収まっている認識である。
◆取り扱いについてはこれまでと変わらない。異常時含めて申請に基づき超勤とする。また指導等で必要な時間については申告して欲しい。労働時間については不慣れな社員に合わせておらず、通常の作業について時間をつけている。

3. 東京総武地下SF詰所の廃止に伴い、乗務員待機場所が変更になる丸の内運輸区から、SF各ホームまでの徒歩ルートを明らかにすること。

回答:必要な社員周知は行っていく考えである。

組合

◆社員周知の考え方は。

◆徒歩時間についてはどれくらいかかるのか。

◆今使っているSF詰所は使うことができなくなるのか。

会社

◆3月の定例訓練の中で伝えていく。丸の内運輸区設立に伴いSF詰所は廃止となり丸の内運輸区を使うこととなる。ルートについては、SF詰所のトイレ横の階段を上がると丸の内運輸区となる。
◆明確には示せないが、上に昇るので現行より1分位は増となる。基本的に遠方から計る為、新橋方から計っている。
◆詰所としての機能は無くなる。その後は丸の内運輸区の訓練室やグループ会社のバックヤードになると聞いている。

4. 新宿駅第2ホームの17時以降は混雑のため、3番線を使用する平日264Mから271M列車の折り返し時分を6分以上確保すること。

回答:必要な折返し時分は確保している。なお、引き続き状況を把握していく。

組合

◆エンド交換や機器整備の時間はあると思うが、ホーム上が混雑し足りない認識であるが会社としてはどうか。

◆ダイヤを見ると入り組んでおり難しさは理解するが、乗務員が安全にエンド交換すること、お客さまが安全にホームで待ち乗車して頂くことが重要である。お客さまの動線についても問題があるので対策をする必要がある。今後新宿統括センターとなるので現場のコミュニケーションで解決できるかもしれないが、会社としても主体的に取り組むこと。

会社

◆今改正では折返しの拡大は行っていない。17時以降で6分未満の折返し電車はこの電車のみである。引き続き検討の余地はある。混雑している認識はある。遅れの状況も見ている。
◆動線については課題があると認識している。引き続き社内での調整も行っていく。ダイヤについても、可能な限り見ていく。

その2へ



東地申39号 2月21日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 「新宿運輸区」団体交渉を行う!(その2)

設備

1. 新宿駅3番線設置の渋谷方車掌用10両停止位置目標のズレを改善すること。

回答:必要により関係箇所に伝えていく。

組合	会社
◆ズレている認識はあるか。	◆車種によって乗務員室の位置等が一定ではない為、停目を越えた所に停車する認識である。なお、車掌停目は各区所で整備し情報共有している。

2. 羽沢横浜国大乗務員休憩室に電子レンジを増設すること。また、ブレーカーが落ちないよう電気設備の改善を行うこと。

回答:現状の設備で対応可能と考えている。

組合	会社
◆現状については認識しているか。	◆過去にも議論しているので認識しているが、相鉄の持ちである為直ぐに改善できるか厳しい。声は伝えている。

3. E231系及びE233系の車両行先表示器の設定項目のうち、現在使用していない種別・行先を削除し、異常時折返しを想定される行先の追加を行うこと。また、自動放送についても、異常時折返しに対応する内容に更新すること。

回答:現時点で、車両を改修する考えはない。

組合	会社
◆柔軟な折返しをするが、種別と行先が一体となっている為、旅客案内上問題だと認識している。	◆異常時に柔軟な折返しを行っているが行先設定がないことも承知している。設定変更には、行先表示だけでなく、案内放送、VIS表示や放送の起動ポイント修正等多額の費用が掛かる。本来直すべきだが、輸送体系の変更や何かのタイミングを見て変えることとなる。
◆お客さまサービスの視点で問題意識をもっているがその点ではどうか。	◆駅係員は駅名対照表が分からない為、イレギュラーの際は駅へ情報提供を行って欲しい。設備が追いついていない認識はあるので、乗務員にも苦勞をお掛けするが使えるツールを使用し協力をお願いしたい。

4. E231系へ簡易案内設定を増設し、行先表示を連動させ、サボ・案内設定の簡素化を図ること。

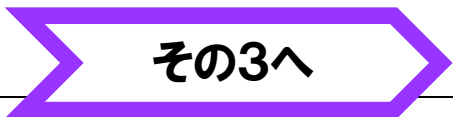
回答:現時点で、車両を改修する考えはない。

組合	会社
◆直ぐに改善できない理由は、改修するには膨大な費用が発生するという事か。	◆その通りである。現状の設備で対応をお願いしたい。
◆運転士によるドア開け作業を行っているが、時間が無い中で作業を行っている為、時間短縮の為にも改修が必要ではないか。	◆これまでも、据え付けから発車まで時間が無く忙しいという声は聞いている。少しでも拡大できるようにしたい。

5. 視認性向上のため、横須賀線東京駅から品川駅間の東京トンネル内上下線の制限標及びキロポストの清掃を行うこと。

回答:定期的を実施している線路総合巡視等で汚れを認めた際には清掃を実施している。引き続き状況に応じた対応を行っていく。

組合	会社
◆トンネル内の清掃頻度はどうか。	◆列車での巡視が週1回、徒歩での巡視を3か月に一度程度行っている。気づいたことがあれば区所に報告してもらうことと、機会があれば巡視で添乗して来た時に申告して欲しい。





東地申39号 2月21日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う!(その3)

6. 乗り心地向上のため、線路動揺箇所が多い横須賀線西大井駅から武蔵小杉駅間、下り第7閉そく信号機から多摩川橋梁終端間、及び上り多摩川橋梁から第6閉そく信号機間の線路の再整備を行うこと。

回答:各種検査や線路総合巡視等を行うとともに、必要に応じた対応を行っているところである。

組合

◆基準値内に納まっていると思うが、動揺が激しい認識はどうか。

会社

◆基準はクリアしている。同区間を120Kmで走行している為に揺れが激しいと感じている。大きな揺れ等があれば所定の取扱いを行って欲しい。

7. E231系及びE233系の客室トイレの故障、満水状態を長期間放置のまま営業列車として運用しないこと。

回答:引き続き、必要な対応は行っていく考えである。

組合

◆満水状態のまま営業運転を行っている認識はどうか。

◆便抜き設備がある車両センターはどこか。

◆トイレ故障が1カ月半放置されている車両等がある。

会社

◆上野東京ラインが開業し車両もロングランとなり満水状態となっていることが見受けられる。運用としては、どこで便抜きするか考えている。車両センターに満水で入場した場合は抜くなどしているが、車両センターが決まっていることと、車両センター内の便抜き線に転線できないことや作業員がいない等の理由で抜けないこともある。

◆国府津車両センター、小山車両センター、品川電留、鎌倉車両センター、新前橋車両センター、東大宮総がある。国府津と小山が中心だが、品川も頻度がある。

◆給水に関しては出来る所で行うが、部品が無いと直せない場合は、メーカーに依頼する為、半導体不足もあり直ぐに直すことが難しい。

8. E231系、E233系及びE259系の車両の故障状態を直ちに解消すること。

回答:引き続き、必要な車両修繕は行っていく考えである。

組合

◆E231系は作られて約25年が経過し故障があっても車両センターに入れなかったことや E259系の画像処理装置故障は2022年の貼り紙がまだ貼ってある。

会社

◆故障表示で乗務員にご迷惑を掛けていることは認識している。半導体不足の影響で部品の確保が難しい現状である。優先順位をつけながら修繕している。

運転士

1. 出区点検時間を作業実態に合わせた準備時間として設定を見直すこと。

回答:必要な労働時間は確保している。

組合

◆設定されている時間は単独乗務の運転士を基準にしているが、故障発生時を考え余裕を持った時間を設定するべきである。見習い指導等で超えた時間については超勤対応での考えで良いか。

会社

◆見習い養成についてはあくまでも見習い養成であり、出区に関する折返し準備時間は本線乗務員の時間である。作業実態に合わせて計測している。故障時は指令に連絡し指令の判断となるが、引き続きこの考え方で進めて欲しい。



東地申39号 2月21日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 「新宿運輸区」団体交渉を行う!(その4)

2. 以下の行路において食事を目的とした乗務の中断時間を設定すること。

- ①平日1010行路 4536Yから2553Y及び2558Yから2563Yの新宿駅場面
- ②平日1011行路 4534Yから2551Y及び2554Yから2559Yの新宿駅場面
- ③休日1004行路 4524Yから2535Y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

◆提案以降現状はどうなっているのか。

会 社

◆着発40分ないということで皆さんにご心配とご不安をお掛けした。基地再編もあり3区で割り当てを行った時に不足していると分かった。区所には、差し替えを行い持ち替えた。これまでも一般線区においても配慮を行っているとしている考えは変わるものではない。

3. 平日、休日1010行路の労働時間A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、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組 合

◆労Aが9時間近くあり居流しのセットが組みづらい。負担軽減の為に解消できないか。

会 社

◆湘南新宿ライン乗務の場合、大船での交代がしづらい為に交代なしで一往復となってしまう労Aが増えている認識はある。今後については可能な限り検討していきたい。

4. 平休、休休1013行路の実睡眠時間を拡大すること。

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

◆以前も議論したが、会社としても少ないという認識か。

◆睡眠の質を上げる為に、寝室の設備改善も行っているが睡眠時間の拡大が重要である。

会 社

◆国府津車両センターについては、4区で14泊となっているが、少しは拡大したい認識である。様々な考えや条件がありこのようになっている。

◆引き続き行先地の時間の拡大は色々な条件を加味して検討をしていく。

5. 休日1015行路の来宮駅場面、回4627M から回4674M の折り返し時間を拡大すること。出来ない場合は上1番線に変更すること。

回答:必要な折返し時分は確保している。

組 合

◆現状どのようになっているか。

会 社

◆横浜支社に伝えているが、今回の改正で変更はない。上1番への変更についても、差し替えれば出来そうだと横浜支社から回答が来ているので検討していく。

6. 日中時間帯新宿駅場面成田エクスプレス担当時、交差支障が起きるため、渋谷駅での発時刻の調整もしくは運転時分の調整を行い、交差支障解消に向け検討すること。

回答:必要な交差時分は確保している。なお、引き続き状況を把握していく。

組 合

◆交差支障に伴い遅れている認識はあるか。
◆渋谷駅で発時間の調整や運転時分の調整はどうか。

会 社

◆発車が遅れると到着が遅れる認識である。
◆検討しているが、今回の改正では変更無い。課題として認識しているので、拡大できるように検討していく。

その5へ

TOKYO MAIL NEWS



輸送サービス労組
東京地本



No. 246 / 2024.3.13

東地申39号 2月21日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ 「新宿運輸区」団体交渉を行う!(その5)

車掌

1. 5050M松本駅から甲府駅間に改札行路を設定し、2人乗務とすること。

回答:現時点で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

◆一人乗務で問題ない認識か。

◆甲府までの停車駅が多く、無人駅からの乗車されるお客さまも多く12両を一人で巡回することが厳しい。正規に乗車しているお客さまと公平感を保つ必要がある。

会社

◆現状について把握している。慢性的に巡回できていない認識ではないので、引き続き状況を見て検討していく。
◆認識している。巡回が可能なるように中間ドア扱いができるように設備整備やチケットレス化等で乗務員の負担にならないようにしていく。

2. 以下の行路にお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全日3行路 3140Mから客回5151Mの新宿駅場面

②平日44行路 2554Yから2559Yの新宿駅場面

③休日32行路 4835Yから2852Yの小田原駅場面、2852Yから便2857Yの新宿駅場面、及び便1524Yから1831Eの東京駅場面

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

◆現状はどうか。

会社

◆①優等乗務の為、直ぐに改善は難しい。
②検討はしたが、持ち替えた先が時間僅少になってしまう
③短い認識であり、現場とも話したところ睡眠時間の確保を優先した。

3. 新たに小田原駅から熱海駅間を担当するに至った経緯を説明すること。

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

◆理由については。

◆今後、踊り子号の乗務も考えられるのか。

会社

◆基地再編をきっかけに東海道線の安定性向上を目指した。東京車掌区の横須賀線乗務が無くなるので、湘南新宿ラインの乗務で技量維持を考えた。以前は新宿運輸区も熱海まで乗務していたが、小田原までの乗務区間では延長運転になった際に操配に苦慮した話もあり、安定性向上の為に設定した。
◆波動も含めて現時点では考えていない。将来について可能性はあるが、限りなくゼロに近い。

4. 以下の行路の乗務距離を500キロ以内に設定すること。

①平平33行路 ②平平34行路 ③平平45行路 ④平平102行路 ⑤平平103行路 ⑥休休33行路 ⑦休休34行路 ⑧休休103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

◆何か変更した点はあるか。

◆今後も平準化含めて検討してもらいたい。

会社

◆距離で行路を検討しているのではなく、行路の中身を見て総合的に判断していく。
◆引き続き全体のバランスを見ながら行路作成していく。

その6へ



東地申39号 2月21日

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「新宿運輸区」団体交渉を行う!(その6)

5. 以下の行路の拘束時間を24時間以内に短縮すること。①全日2行路 ②平平32行路 ③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

会 社

◆現状についてどうか。

◆一般線区の為拘束時間に縛られないが、極力長くならないようにと考えている。

6. 13Mの利用実態に合わせて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

会 社

◆私たちは混雑していることをこれまでも主張しているが会社の認識はどうか。

◆13Mに関しては、ご利用状況を見ても混んでいる認識である。現状の車両運用だと12両化は厳しい。

7. 中央優等列車の利用状況に合わせて列車本数の拡大と、編成両数の見直しを行い、混雑緩和に向け検討すること。

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、引き続き状況を把握していく。

組 合

会 社

◆富士回遊が混んでいる状況の中で、6両編成での運行や様々工夫
できないのか。

◆輸送力の適正化については認識している。コロナ以降お客さまが
一番戻って来ているので問題意識は持っている。状況を確認して
いく。

8. 臨時行路でのE257系5両編成担当することになった経緯を明らかにすると共に、必要な教育訓練を行うよう現場に指導すること。

回答:臨時列車の担当については、運転計画の決定の都度指定していくこととなる。なお、引き続き必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組 合

会 社

◆現場では、昨年12月に担当することが言われたが会社の認識は
どうか。

◆技量維持の観点が言われたが、乗務経験ある人はジョブローテ
ション異動でいなくなり、教えられる人がいない。掲示は出されたが、それ以降何も無い。乗務経験ある人が異動でいなくなることは安全上良くない。現車訓練等しっかりとした教育・訓練をするべきである。

◆11月に掲示が出て12月に乗務開始となったが、何故急遽なの
か。

◆八王子支社で要員が回らなくなったから新宿運輸区が担当した
と現場で言われている。

◆早めに分かった時点から教育訓練をするべきである。

◆運転取り扱いに関わることは、現地や現車での訓練をやるべきで
ある。また、自動放送が無い車両で走行位置が分からない乗務員
もいると聞いている中で、安全安定輸送の観点からも教育訓練は
しっかり行うべきである。

◆今回初めてではなく以前にも担当していたので新宿運輸区で担
当した。1年半経っているが、技量維持の観点から設定した。指導
担当も首都圏本部としても乗務できる認識である。

◆担当乗務員には個別に指導教育を行った。資料配布や可能な限り
添乗も行いフォロー体制を取っている。不安な部分は現場の副長
等にも聞いてもらいたい。必ず現地や現車での訓練が全てでは
ないので必要な資料等を示している。

◆お知らせが1カ月前になったが、2カ月前に手配している。波動に
関しては車両手配も難しく現地に行けないこともあるので、分か
りやすい資料を用意した。

◆ダイヤ的には八王子支社が担当することが多いが、担当乗務員区
はその都度決めている。新宿運輸区が5両を乗務するのは久しぶ
りなので今回設定した。

◆分かった時点から早めに教育していくことは同じ認識である。今
回は、施行日や担当乗務員が限定されているのでこのようになっ
た。

◆安全安定輸送の為に必要な教育をしなければいけない。

安全な鉄道と旅客サービス向上のため検証運動を強化しよう!