



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

【共通】

1. 今ダイヤ改正における成果と課題を明らかにすること。

(回答)2024年3月ダイヤ改正では、お客さまのご利用に合わせた列車ダイヤに見直しを行った。また、行路分割機能の導入により、柔軟な行路設定・行路選択が可能になり、多様な働き方と効率性の実現ができたと考えている。

組 合

◆ ダイヤ改正の成果と課題を示すこと。

◆ ライン管理の一環として、行路作成の 部分をトライアルとして大田運輸区が中心となって行路を作成した成果、課題は何か。

会 社

- 平日は鶴見・南浦和間で、朝通勤時間帯の後と夕夜間帯で本数を削減している。土休日も鶴見・南浦和間で一部の運転本数を見直している。ご利用に見合ったダイヤをしていきたい。特段、大きな混雑になっているような状況はない。想定通りの乗車率、ご利用で推移している。100%に達していないから良いとは考えていない。戻ることはないので増発しないのではなく、お客さまの乗り方が変わってきているところもあるので、状況を見つつ、高輪ゲートウェイシティーの街開きも控えていることも見ながら、引き続きご利用に合わせてダイヤを作成していく。乗務員では、特に働き方や行路の部分は、列車ダイヤに直結しているところが課題の一つと考えている。
- 現場に移管したことで、より乗務員目線に近いところで行路を作成できた。横の繋がりができて、行路の話もしっかりとできていたと感じている。

2. 今ダイヤ改正において運転本数を削減したことによってどのような効果が現れたのかを具体的に明らかにするとともに、夕方ラッシュ帯の北行及び南行の乗車率を明らかにすること。

(回答)運転本数の削減により輸送力の適正化が実現できた。列車ダイヤについては、ご利用状況を勘案して設定しているところであり、引き続き、状況は把握していく考えである。

組 合

◆ 把握されているところで示すこと。

◆ 異常時が毎日あるのだが、それも含め 150%は、超えていない認識で良いか。

会 社

- 申し上げられないところもあるが、大きな数字にはなっていないことは確認している。
- 平均値で見ても超えていない。列車単位では、超えている列車もある。異常時や大きな遅れを除いて計測する算出方法もある。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

2項続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 大井町と大森は東京方に階段があるので、そこに集中することは良くある。もう少し分散して乗車できるように何か考えている対策はあるのか。 ◆ 上野場面では、16時7分から、18本連続で大宮行きだ。南浦和行きがないので、ダイヤの柔軟性がない。例えば、与野付近で何か起きたら、断続的に通知や抑止が発生し、大宮の折り返しで、ものすごく時間が取られてしまう。ダイヤの柔軟性の観点からも、その辺の視点はどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 輸送計画として、分散乗車の対策は難しいと考えている。現行の運転間隔のダイヤで良いのか検証と実際に駅や改正前後・工事前後の意見交換、管理者・社員の声を聞く等、今後の状況把握を輸送としてはやるべきことだと認識している。 ➤ ダイヤの柔軟性という点は、極力、折り返しがない方がお客さまの利便性も高い。異常時を想定してまでダイヤは作成していない。

3. 「行路分割」を設定する際には、利用対象者としてしっかりコミュニケーションを図った上で行路数と行路内容を設定すること。

(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	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 対象者とのコミュニケーションは図られているのか。 ◆ 「作成して良かった」という声があれば、紹介していただきたい。 ◆ 当初の2分割、更に分割とあったが、なぜ、そのような判断をしたのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 基本的には管理者、それから管理職が利用対象者と コミュニケーションを取りながら「何時ぐらいが良いのか」ということを話し合っている。 ➤ 途中で分割パターンが増えて、利用される方が増えたことに伴い、多くの乗務員の方、育介 A の方が本来的にできるようになったのが非常に成果であると感じている。逆に言えば、育 A の方が乗っていただければ「その他時間」ができるので、企画業務や有効的な業務等の行える機会も増えて、乗務員からポジティブな意見も聞いている。 ➤ その行路が分割するという分かりやすさを求めたと感じる。

4. 乗務員の乗務作業に集中できる環境を創り出すために磯子駅における車内貫通作業は中止すること。

(回答)これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方を実現しつつ、効率的な業務執行体制を構築するため見直しを行ったものであり、磯子駅における乗務員による車内貫通作業を中止する考えはない。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 貫通作業における会社の評価と考えを示すこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 初めての業務であり、かなり心配されていたという風に思っている。新しい様々な業務を担うところで、領域を広げていききっかけの取り組みの一つになったと考えている。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

4項続き

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆ 成果の一方で、課題は何か。◆ 駅の体制では、一部で初めから駅社員が出場せず乗務員一人で車内貫通を行うことになったケースが何件かあった。把握しているのか。◆ 何が原因なのか。◆ 望年会シーズンも含めて様々なお客さまがいる。不安感もある。早朝帯も少しいれないのか。◆ 上野の初電の折り返しで回ってくるのがまさに休日、磯子で、貫通に入った乗務員からは課題だと認識している。◆ 運転士の議論だけなのだが、ドア閉めを待って駅の合図でドアを閉めて、それから入換作業に入ると、もちろん事故はないが「運転業務に集中する」ことと言うと「非常によろしくない」のが実際に担った運転士の皆さんの声だ！	<ul style="list-style-type: none">➢ 重大な課題が生じているとは思っていないが「慣れるまでは」というところだとは感じている。➢ 実際にそういうケースがあったと話には聞いてはいるが、具体的な件数までは把握していない。➢ 個別具体的に「いつはどうだった」「この時はどうだった」ところまでは追えていない。例えば「ちょうど業務が輻輳していた」「案内で出られなかった」場面があったと把握している。➢ 夜の遅い時間帯の酔客対応で苦慮されている。実態を見たりしながら必要な対応を講じていきたいと考えている。➢ ここのダイヤを触るのは非常に難しい。ご意見として受け止めさせていただきたい。➢ 輸送サービスを担うスタッフの業務の一環でご理解いただきたい。皆さんは鉄道のプロなので、しっかりと確認しながら、確実な作業に努めていただきたいというところをお願いしたいと考えている。

5. 今後駅構内改良工事に伴いホーム上に仮囲いを設置及び発車ベル等、乗務員が使用する設備を移設する際には旅客との触車防止と乗務員の安全確保の観点から、現場の意見をしっかり反映し施工する体制を整えること。

(回答)改良工事に伴うホーム上の設備の移転については、引き続き関係箇所と調整しながら進めるとともに、必要な情報は周知していく考えである。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆ 事象も発生している。現場の意見をしっかりと反映して工事に臨んでいただきたい。◆ 乗務員サイドの安全性も保ちながら工事計画を進めていくことで良いか。	<ul style="list-style-type: none">➢ 工事で一時的とはいえ、常態的に使う設備などは乗務員区の皆さんと情報共有しながらやっていきたいと考えている。➢ 今発車ベルが付いている位置も、色々調整した結果、そこに付けるところであるが、実際にお客さまとぶつかってしまったことが起きているのも承知している。そういったことが極力ないように、引き続き関係箇所と調整していきたい。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

5項続き

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆ 労災になる可能性がある事象である。対策が駅・ガードマン・テンポラリースタッフも含めて立っていただいているが、首都圏本部としてはそれだけで良い認識か。◆ 例えば、混んでいる時間を見計らって駅もテンポラリースタッフも立っている。その時間だけ車載を「併用」すれば駅の方もマイクで放送できる。	<ul style="list-style-type: none">➢ お客さまの流動が多い箇所、特に南行の後が本当にご足労おかけしていると思っている。お客さま流動に注意して対応していただきたい。時間を最小限に、かつ費用もかけずに一番手っ取り早いのは「車載のベル」と思っている。そこはせめて「併用」、押しに行けないのであれば、もう一回検討させていただきたいと思っている。そこは一旦検討して難しかった状況もある。時間をいただきたい。➢ 様々なアイデアもいただいた。その辺も踏まえて車載の発車ベルの併用も含めて何か良い方法を検討させていただきたい。

6.平日 2320B 及び休日 2310B の磯子駅においてポツとポツと 30 秒の停車時分を確保するために大船駅発時刻を 10 秒上げて、磯子駅の発時刻を 10 秒下げること。

(回答)列車ダイヤは、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設定している。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆ 大船の発時刻を 10 秒上げて、磯子の発時刻を 10 秒下げるとするのはできるのか。	<ul style="list-style-type: none">➢ 現状では難しい。

7.各宿泊箇所の寝室扉前にこれまで通り区所名と行路番号を明記すること。

(回答)引き続き、箇所の実態に応じて対応していくものである。

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆ なくなった理由を示すこと。◆ 上野も見取り図がない。	<ul style="list-style-type: none">➢ 改正作業の軽減化である。大宮統括センターに関しては手元に資料がなかったので、分かりづらいかもしれない。➢ 入口付近にほしいということだと思っているので、そこは伝えさせていただく。

8.以下の箇所のトイレを設置及び使用可能とすること。

① 上野駅・東京駅南行ホーム蒲田方に新設。② 旧蒲田車掌区トイレ。③ 大宮駅事務室内女性トイレ。

(回答)現時点で、上野駅及び東京駅南行ホーム蒲田方にトイレを新設する計画はない。また、旧蒲田車掌区内のトイレを使用可能にする考えはない。なお、大宮駅事務室内女性トイレについては使用を停止しており、使用可能にする考えはないと聞いている。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

8項続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 東京駅の南行は工事をしていることもあるが、工事が終わった後も新設する考えはないのか。 ◆ 旧蒲田車掌区のトイレを一時使用させていただいたのを日常的に使用したい。使えない理由は前回も聞いたが、再度示すこと。 ◆ 蒲田駅の120周年イベントがあった。吹奏楽で演奏する方がイベントに参加することもあって、その時は旧蒲田車掌区のトイレを使用しても良いとなったことがあった。それを踏まえても使用可能にする考えはないということが良いか。 ◆ 大宮事務室内の女性トイレはどうなのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 結構下を掘っていて、配管をすでに取りってしまったっているはずなので、神田方を使っていたきたい。 ➤ 大田運輸区発足に伴い、基本的には大田運輸区に戻ってきて時間を過ごしてもらおうことと、ホーム上の詰所にもトイレは完備しているので、そちらを使用してもらいたい。 ➤ イベントで使用したことは聞いているが、今後使用可能にする考えはない。 ➤ 大宮支社に確認して、今まで使っていた宇都宮方のホーム事務室はすでに浄化槽を廃止してしまったと聞いている。

【運転士】

1.技能維持の観点から本郷台駅2・3番線出入区担当の行路を設定すること。

(回答)列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 例えば、車掌の終電の持ち回りのイメージでは、本郷台もそのようなイメージは持っているか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ダイヤ改正の度に現場と意見交換をしながら入替などを行っているが、本郷台も技量維持の一環として考えている。

2.本郷台駅乗泊のシャワーを増設すること。

(回答)現時点で、本郷台駅乗務員宿泊所にシャワー設備を整備する計画はないと聞いている。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ もう1台増やすのは物理的に無理なのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ シャワー渋滞が発生して睡眠時間がなくなるのはどうなのかと思っている。横浜支社でも同じ申し入れが上がってきている。首都圏本部と横浜支社で対応していく。

3.以下の行路の食事時間を適正な時間帯に設定できるように行路設定すること。

(1)「朝食を目的とした乗務の中断時間」

1:平日 201 行路。 2:平日および休日 203 行路。 3:平日 224 行路明。 4:平日 225 行路明。

5:平日 226 行路明。 6:平日 228 行路明。 7:平日 230 行路明。 8:平日 231 行路明。 9:平日 232 行路明。

10:平日 233 行路明。 11:平日および休日 237 行路明。 12:平日 238 行路明。 13:平日 239 行路明。

14:平日 240 行路明 15:平日 241 行路明。 16:休日 229 行路明。 17:休日 234 行路明。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

3項続き

(2)「昼食を目的とした乗務の中断時間」

1:平日 204 行路。 2:休日 214 行路。

(3)「夕食を目的とした乗務の中断時間」

1:平日および休日 215 行路。 2:平日 219 行路。 3:平日および休日 223 行路。 4:平日 224 行路。

5:平日 226 行路。 6:平日 227 行路。 7:平日 228 行路。 8:平日 230 行路。 9:平日 231 行路。

10:平日 234 行路。 11:平日 235 行路。 12:平日 237 行路。 13:平日 238 行路。 14:平日 239 行路。

15:平日 240 行路。 16:平日 241 行路。 17:休日 225 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

◆ 根本的な理由があるのかどうかかわからないが、特徴的なことはあるか。

◆ 極論で言うと、泊の明けの部分で起床点呼が6:01 で、10時を超えてだとか、青本に書いてあるような特殊な例だが、そういうことになってくれば「常識的な範疇で」ということも書かれている。

会 社

➤ 今まで「拡大」は求められてきたが、「適正な時間」というのは求められてこなかった。我々の中での「適正」は「一定の中で」行路作成を行い、結果「ここで取ってください」となるが、それが適正なのかどうかは、その人の判断になる。

最近よく言われるのが「睡眠合算」である。他区所からも「睡眠合算は極力やめていただきたい」と言われている。今回も何個か「睡眠合算」がある。着発の中で6時間 35分以上ある中身で、規定の中では「睡眠合算」も可能であると考えているが、乗務員からすると乗った後に遅れとか様々あるので、配慮できるところは配慮している。

➤ 着発時間も見ている。取らなくて良いとは思っていない。ダイヤを見ながら作成している。

4.以下の行路の睡眠を目的とした乗務の中断時間を確保すること。

1:平平および休休 229 行路。 2:平平 232 行路。 3:平平 233 行路。 4:平平および休休 234 行路。

5:平平 226 行路。 6:平平及び休休 236 行路。 7:平平 239 行路。 8:平日 240 行路。 9:休休 238 行路。

10:平休 228 行路。 11:平休 231 行路。 12:平休 232 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

◆ 根本的なところだけ伺えればと思うが、問題意識とかこのようになっている現状について教えてほしい。

会 社

➤ 配慮はしていきたいとは思っている。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

【車掌】

1. 車掌の休日出勤の蔓延化を解消するような要員配置をすること。

(回答)引き続き、必要な要員は確保していく考えである。

組 合

- ◆ 現状に対する首都圏本部としての問題意識があれば示すこと。
- ◆ 首都圏本部として、できうる対策などがあれば示していただきたい。
- ◆ 我々は急激に人がいなく、休日出勤が多くなったと認識している。採用数、採用がなければライフサイクルではないが、車掌の養成はできないし、絞っていた時期もあってそれが今になって現れていると認識しているがどうか。
- ◆ イレギュラーの要素は抜きにして、今後改善されるのか。
- ◆ 「お願いの仕方」がおかしくなっている。「●●さん、出勤前に補乗お願いしたいです。今月休日出勤1回しかしていませんよね。大船1往復するのに経済的にも3時間くらいだから良いですよ」と、こういう話をしてしまう職場状況に陥っている。
- ◆ 報告は上がらないのか。当直副長が現場長なり副区長に報告はされないものなのか。
- ◆ 相互運用を担っている方からすると「車掌の要員の穴埋めではないか」と捉えてしまうような状況になっている。首都圏本部としても現場とコミュニケーション取っていただきたい。また「相互運用」という名称が正しい名称で認識されているのか。職場では「ハイブリット運用」と言われている。

会 社

- この間、様々な方法を使って社員の皆さまのご協力いただきながら業務運営をしていることに感謝申し上げておきたい。決して要員に余裕があるわけではない。首都圏本部全体として、バランスを見ながら新規養成の数を検討していかざるを得ない面もあることはお伝えしておきたい。
- 各職場の状況を見ながら新規養成の人数を決めて配置している。要員対策ではないが、相互運用でご協力いただいていることも認識している。
- 要素の一つである。あとは、運転士の養成が年2回、車掌が年4回となり、調整がしやすくなった面もあると思っている。一方で、新規養成の数も減っていることもある。また、ライフイベントを迎える社員もいる。そこは我々も読みきれないので、状況を踏まえつつ、年間の養成数の調整を行っている。
- 今の状況が良いとは思っていない。できる策をしっかりとやっていきたいという回答をせざるを得ない状況である。
- 今日初めて聞いた話である。「月1回しかやっていないですよ」という発言はよろしくない。早急に現場に伝えさせていただきたい。お互い気持ち良く仕事をしていくことが大前提である。そういったコミュニケーションをしないように伝えていく。
- その件だけで聞くと「届いていない」のが現実だ。ただ様々なツールでこういうやりとりがあったと話を聞くことももちろんある。今回の件に限らず聞いてみたい。
- 「ハイブリット運用」とは使わない。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

2. 以下の行路の食事時間を適正な時間帯に設定できるように行路設定すること。

(1)「朝食を目的とした乗務の中断時間」

1:平日および休日 102 行路。 2:平日および休日 124 行路明。 3:平日 125 行路明。 4:平日 126 行路明。
5:平日および休日 127 行路明。 6:平日 128 行路明。 7:平日および休日 129 行路明。 8:平日 132 行路明。
9:平日および休日 134 行路明。 10:平日および休日 136 行路明。 11:平日 137 行路明。
12:平日 139 行路明。 13:休日 101 行路。 14:休日 103 行路。 15:休日 105 行路。 16:休日 106 行路。
17:休日 107 行路。 18:休日 130 行路明。 19:休日 138 行路明。

(2)「昼食を目的とした乗務の中断時間」

1:平日および休日 104 行路。 2:平日および休日 106 行路。 3:平日 107 行路。 4:平日 108 行路。
5:平日 109 行路。 6:平日 139 行路明。 7:休日 101 行路。 8:休日 102 行路。 9:休日 103 行路。
10:休日 107 行路。

(3)「夕食を目的とした乗務の中断時間」

1:平日 111 行路。 2:平日 112 行路。 3:平日 114 行路。 4:平日 116 行路。 5:平日 120 行路。
6:平日 121 行路。 7:平日 122 行路。 8:平日 123 行路。 9:平日 125 行路。 10:平日 133 行路。
11:平日および休日 134 行路。 12:平日 139 行路。 13:休日 117 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

◆ 運転士と同じように、基本的な考え方は変わらないで良いか。

◆ しっかりとした中断時間があることが乗務には必要だと考えているが認識はどうか。

会社

➤ 基本的な考え方は、先ほど運転士の項目で回答した中身になる。日勤帯でかなり早い時間に昼食時間が設けられてしまっているような行路が見受けられるものもある。朝も先ほどもあったが「睡眠合算」になってしまっている現実的な行路もあると認識している。

➤ 2018年のコロナ前から比べると、朝・昼・晩とも食事時間が伸びて、睡眠時間は15分近く伸びている。そのかわり、拘束時間は伸びている。どちらを取るかである。

3. 以下の行路の睡眠を目的とした乗務の中断時間を確保すること。

1:平平 122 行路。 2:平平 130 行路。 3:平平 132 行路。 4:休休 124 行路。 5:平休 123 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

◆ 平休 123 行路は、平と休の渡りになってくるので休日の発車が早くなっている。その渡りで行くと結構苦しい。

会社

➤ 前も上がっている中身なので、改善したいとは考えている。



12月3日開催 東地申第78号 団体交渉を行う！

「2024年度3月ダイヤ改正検証についての申し入れ(大田運輸区)」

4. 各駅での折り返し時間を6分以上確保すること。

(回答)列車ダイヤは、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設定している。

組合	会社
◆ 延ばせない理由を示すこと。	▶ お客さまのご利用状況に合ったダイヤを作れなくなる。当然、1分拡大するとその分前後は落ちてきてしまうので、昼間のパターンダイヤが組めなくなる。
◆ 例えば、途中駅で停車時間が、その調整でも吸いきれないところは大きいのか。	▶ 途中駅の停車時間も必要な停車時間であり、2ポツ含めて時間調整をしている。大船の折り返しを5分以上にすると、今度は交差順序などの様々な弊害が出てしまう。拡大はしたいが、線区全体を見ながら作成している現状だ。

5. 社員の生活設計を考慮して平日108行路と平日109行路の出勤時間を繰り下げるとともに、交番上の「5日出」を解消するように交番順序を作成すること。

(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。また、交番順序については関係箇所と調整しながら作成している。

組合	会社
◆ 今回109行路のところは、3日出でうまくバラしたが、懸念することは「訓練の出方」である。また、1休をはめたくないのは休日出勤対策ではない認識で良いか。	▶ 2休を極力確保し、休養していただきたいのが大前提はである。

6. 「育児予備」の勤務認証が今ダイヤ改正からなくなった理由を明らかにすること。

(回答)行路分割機能の導入により見直しを行ったものであり、引き続き育児・介護勤務適用者の状況を把握していく考えである。

組合	会社
◆ 「育児予備」がなくなったのか。それとも、指定しただけなのか。	▶ 今回の改正以降、設定していない。 現場と話をした中では、今回分割行路で短時間行路がより柔軟に設定できるようになり、育児介護勤務を適用している方の人数等を踏まえて、育児予備でなくても勤務指定ができる場所で判断した。



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！