



## 申2号

# 「2022年3月ダイヤ改正」検証

# に関する申し入れ 交渉実施

1. より良いダイヤ改正に向けた労使議論をスピード感を持って行うべく、提案資料として運行図表・クロス運用行路表を示すこと。また各職場における労働時間一覧を示すこと。

**回答 成案になり次第、提示していくこととなる。なお手交する資料を変更する考えはない。**

組合: 労使議論はしていくのか。 会社: 支社としてはその1が分かりやすいから手交している。

組合: 提示できない理由は? より良いダイヤ改正の議論が必要でスピード感がない。

会社: 意見としては聞くが、現時点では変更しない。

組合: 手交するデメリット(不都合)があるのか? 会社: その1で充分であるという認識、デメリットはない。

組合: 行先すら分からない、なぜ示さないのか。十分なのか、その根拠は?

会社: 意見としては理解した。会社としてはその1である。

**理解はしていると回答するが一切示さない。私たちに何を求めているか分からない。**

2. 今回のダイヤ改正において成果と課題を明確にすること。

**回答 お客さまのご利用状況にあわせて輸送体系を見直した。また、相模線に新型車両の E131 系を投入して快適な車両空間の提供を実現させた。なお、首都圏の通勤時間帯の着座サービスや特急列車の利便性を向上させたところである。**

組合: お客さまの意見はどうか? 会社: 着座サービスや大崎停車など好評である。

組合: 相模線の新車に関してはどうか。 会社: 使いやすいと沿線から好評である。

組合: 横浜駅は2年半前のように多くのお客さまが居る。コロナ以前に戻っているイメージである。支社は定点しているのか。

会社: 毎日ではないがやっている。が数字で見ると戻っていない。2019年以前に絶対に戻らないことは考えていないが、生活様式が変わっている。お客さまに戻ってきてほしい、今後も見ていく。

組合: 課題はどうか。 会社: ない、利用状況を今後も見ていく。(輸送体系)

組合: 今後もコロナは続くが、現段階でコロナをどのように考えているのか。どこを目指すのか。

会社: 生活様式が変わった。100%を目指すに戻らない。スタイルに合ったものにしていく。安全安定輸送、現場あつてのもの。生活サービス比率を上げてチャレンジしていく。2019年に戻ることは厳しい。戻す努力、確実に見ること両方が必要である。出来ることはやっていく。お客さまの声も聞いていく。



### 3. 「起床点呼後における付加時間の一部見直し」において起床時間が拡大されている根拠を示すこと。

**回答 安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行ったものである。**

組合:働きやすさ向上になっているのか?現場で見ていると変わらない、起きてくる時間も変わっていない。睡眠が伸びていると言っているが、労働条件向上と言えるのか。

会社:起床後の5分改善になった。5分伸びていることは事実である。目的は指示のない5分、寝ている時間について。

組合:タブレットを見たら受け取り方が違う。言っていることとやっていることが違う。受け取り方は現場で周知指導すべきである。

会社:見直し自体が悪だと見えていると思う。意見として承る。

組合:現場では賃金カットされたとの声が聞こえている。説明して一致させていくべきである。 会社:やっていく。

組合:付加時分5分の経緯は何か。 会社:回答できない、過去付けた5分で分からない。(窓口対応を確認)

### 4. 訓練等で周知されている睡眠管理に基づいて、14時頃の継続乗務等については解消すること。

**回答 列車ダイヤの設定や運用を勘案し、行路を作成している。また、現時点において、折り返し時分を変更する考えはない。**

組合:現場で説明があったが、14時頃眠くなる。継続乗務を解消してほしい。説明会の目的は何か。

会社:説明会は人間性的話。列車ダイヤ、運用がある。列車は減らせない。

組合:4時頃も眠くなるが難しい。14時台のロングランは考慮すれば乗務員側はありがたい。バランスは考えなければいけないことは理解している。今後、そのような視点は入れられるのか。

会社:行路に振ることはできるが、出勤時間の上げなど拘束時間は伸びる。

組合:安全第一が基本である。睡眠の視点もダイヤ改正に取り入れていくべきではないか。視点は入れて欲しい。

会社:意見は承る。ダイヤ改正の総体はある。

### 5. 食事・睡眠を目的とした乗務の中断については付加時間を考慮すること。

**回答 乗務割交番作成規定に基づき作成している。**

組合:食事時間で食事が出来ない。(厳しい)ゆとりの持った時間の確保をお願いしたい。

会社:移動時間を加味してほしいのか?列車の着発時分で見ている。朝35分、昼40分。出来る限りのことはやっている。

組合:場所によっては移動して食事時間が足りない。寝る時間なども6時間では色々やると厳しい。そういったことも加味してほしい。

会社:広げたい思いはある。列車を動かしての商売である。

組合:列車でできるものはあるか。 会社:どこの時間が欲しいのか分からない。物を見て話を聞いていかないといけない。

組合:他支社にまたぐ場合、どのように数字(持ち列車)を決めているのか。 会社:担当が集まって決めている。

組合:距離が変わる持ち替えが出来ないのは何故か。

会社:WIN WINの関係、お互いにメリットがないと出来ない。距離が変わるものはやらない。行路が成案と変わる。



## 6. 泊地等における設備の拡充を図ること。

### 【共通】充電環境の拡充を図ること。

**回答 必要な設備は整備している。**

組合: 本当にやっているのか。最低限の認識。外に出ると自分の持っている充電器とコートで充電している。リスクを減らすため寝室に予備を置くなどやるべき。現状では足りない認識である。

会社: 壊れることはイレギュラーである。モバイルバッテリーも必要があれば貸す。何かあれば当直に電話して対応する。意見として承る。

### 【横浜運輸区】本郷台乗泊におけるシャワー設備を拡充すること。

**回答 現時点において、本郷台駅乗務員宿泊所にシャワーを整備する計画はない。**

組合: 本郷台のシャワーは現状一つである。シャワー待ちが発生している。結構待つ、20~30分待つこともあり睡眠時間が減っている。見習いがいると更に時間がかかっている。

会社: 会社としても把握はしている。解消できれば解消したい。設備にはお金がかかることから、注視していく考え方である。優先順位が低い部分ではないが、安全への投資が第一である。

組合: 検討してほしい。 会社: 受け止めておく。

### 【相模原運輸区】小机乗泊環境の向上を図ること。

**回答 現時点において、小机駅乗務員宿泊所を改修する計画はない。**

組合: 考え方は同じである。

会社: 小机は何とかしないとイケない。ホテルなど代替えの宿泊施設が周りにないなどハードルが高い。会社としても見に行って修繕してきた。夏は湿気、冬は寒い。工夫はしている。

### 【川崎運輸区】稲城長沼乗泊における浴室設備を拡充すること。

**回答 現時点において、稲城長沼乗務員宿泊所の浴室を整備する計画はないと聞いている。引き続き関係個所に伝えていく。**

組合: 計画はどうか。

会社: 八王子の設備、お願いする立場である。要請はしている。増やすように伝えている。収入、設置する場所がないなどが理由として挙げられる。

組合: 老朽化に対する計画はあるのか。

会社: 修繕で対応する。支社は大規模工事、小さいものは現場で対応する。

組合: 横浜支社内で変える所はあるのか。シャワーやトイレなど。

会社: 可能な限りやっている。水道などは区所からあればやっている。

組合: 横浜運輸区、川崎運輸区、相模原運輸区で大規模で行う予定はあるか。

会社: 今は手持ちがない。



## 7. 異常時対応力向上にむけた設備の拡充を図ること。

【共通】ATOS端末の設置を以前の状態に戻すこと。

**回答** 列車の在線等については、タブレット端末にて確認することとなる。

組合:異常時やタブレットが使えないなど現状困っている現実がある。撤去の経緯を含めて教えて欲しい。

会社:タブレットで見られる。横浜運輸区にいるときであれば当直。乗り継ぎであれば電話をしたりという対応になる。端末の撤去については老朽化が一番の理由。タブレット端末は好評であるとの認識である。使い勝手が悪い認識やそのような声はない。

組合:老朽化で撤去と言ったが、再度設置することはないのか。

会社:全社的なもの、設置することはない。今までは〇〇〇が開発し、モバイルATOSは別のメーカーが作ったもの。もう物がない。お金をかければ何でもできるが、かなりかかる。

組合:共用のものがあれば異常時対応がよくなるが、固定のタブレットを置いておくなど。

会社:ツールとして使う、必ずなければいけないものではない。バージョンアップで対応できるか伝えるが、セキュリティの問題もある。常時置いておくとなると厳しい。

組合:なおさらそうであればより良い充電環境は必要である。

会社:意見として承る。

## 【横浜運輸区】東神奈川駅北行京上線10両停止位置目標付近に連絡可能なテレスピを設置すること。

**回答** 現時点において、テレスピを整備する計画はない。

組合:テレスピがない認識はあるのか。

会社:承知はしている。相模原運輸区直通のテレスピがある。

組合:そのホームには京浜がよく入る。駅との連絡手段が欲しい。

会社:昔からテレスピはない、考えていない。絶対に整備しなければいけないものではない。列車無線がある。

組合:異常時に、早く対応して運転再開したい。

会社:お金がかかる。運転士側には駅テレスピがある、運転士に連絡して駅に連絡する手段がある。

## 8. 国府津・大船運輸区で始まっている駅業務の成果と課題を示すこと。

**回答** これまでの役割分担にとらわれず、乗務行路内で駅業務等、様々な業務を経験することにより、活躍のフィールドの拡大のほか、社員一人ひとりの成長に向けて取り組んできたところである。

組合:成果と課題は何か。

会社:国府津、大船でやっている。乗務以外で経験をして視野が広がったことが成果。駅に行って久しぶりに行って良かったなど前向きな意見が多い。課題はない。

組合:年休を申し込んでその行路を休む人もいると聞いている。

会社:今は「この行路良いね」となっている。初めは年休を取っていると聞いていたが。

組合:今後はどうしていくのか。

会社:以前の提案の通り。広げることもある。今後ダイヤ改正で示す。

組合:視野が広がるから良いのか?声を拾う、聞くことが大切である。



会社: 駅案内、無人駅などやってみて面白いと聞いている。管理者を通して把握していく。

組合: 管理者を通すとフィルターがかかって報告されることから、我々も聞いていく。

**管理者の声ばかりではなく、現場の意見も聞くべきだ!**

## 9. 国府津運輸区で始まっている中間ドア扱いの成果と課題を示すこと。

**回答 中間車でのドア扱いにより、車掌の作業環境、お客さまサービス向上に向けて取り組んできたところである。**

会社: 中間車でのドア扱いは、今までは接客中に最後尾まで戻るなど余裕がなかったが、余裕のある扱いになった。職場からの声で行ってきた。課題はない。

組合: **教育・訓練はしっかりやって欲しい。**やることは否定していない。

会社: 2月に交渉でやってきたが、現場に伝えてやっていく。

組合: 何故現地で教育・訓練を行わないのか。パワーポイントで指導、全社員など。今はやっているのか。

会社: 回答は控える。(確認して回答することを確認)この取り扱いが強制するものではない。余裕が出来たことでヒヤリハットはないと聞いている。サービス向上、社員の声、横浜支社だけではない。安全の確保はできている。安全に関わる事象は発生していない。

**安全に関わる取り扱いについては、必要な教育・訓練を求める!**

**現場で働く社員の声が  
サービス・安全レベルの向上につながる  
安全・健康・持続的な業務が行える環境を求める!**