



1月31日 横地申4号 「2022年3月ダイヤ改正」に 関する申し入れ団体交渉を行う！

1. 2022年3月ダイヤ改正におけるこれまでとの変更点や改善点、安全性や利便性、快適性の向上について具体的に明らかにすること。

回答: 土休日の南武線快速運転時間帯の拡大や、特急列車では停車駅を追加する等、利便性の向上を図る。

(組合) 安全性については。

(会社) 安全はトッププライオリティーという考え方は変わらない。ホームドアの導入。相模線全駅にCPラインを進めている。厚木駅に列停を設置等安全面の向上を図っている。

(組合) お客さまの生活様式の変化による影響は。

(会社) お客さまの行動変容を捉えて輸送品質を変えている。

(組合) 保守間合いの拡大による成果は。

(会社) 作業時間が増えたことによりゆとりができ作業がしやすくなった、効率が良くなったと聞いている。

(組合) オフピーク通勤の状況は。

(会社) JREポイントを付与して懲憑しているが、京浜・横須賀・東海道線では7割しか戻っていない。今後の乗車率を予測しながら輸送体系を見直した。

(組合) 箱ダイヤのみでは行先が分からない。有意義な議論が出来ない。提案資料としてクロス・運行図表を提示してほしい。

(会社) 現段階では提示する考えはないが、ご意見として承る。

2. 標準数から出面数へ変更が示されているが、必要な要員が不透明になり休日出勤増加などの労働環境の悪化が懸念される事から現在の超過勤務、休日出勤のデータを明らかにしこれまで通り標準数に戻すとともに、乗務員については「運転士」「車掌」と分けて示すこと。

回答: 現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえ、現業機関における業務量については、年間を通じた平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当りの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示したものである。なお、必要な要員は確保していく考えである。

(組合) 標準数として表さない理由は。

(会社) 今後は回答で示した考え方。

(組合) 標準数はあるのか。

(会社) 作業ダイヤ数で示し、要員管理をして行く。

(組合) 業務量＝出面数でよいか。

(会社) そうした形で管理して行く。年間を通して業務の繁閑があるので、柔軟な要員配置が出来るように

示し方が変わった。

- (組合) 繁閑の業務量はどのように設定される。どのように認識すればよいか。
- (会社) 年間を通した業務量の平均。あくまでも目安。様々な場合に対応していく。
- (組合) どのようにコンスタントに要員を配置していくのか。
- (会社) 年間を通して要員確保していく。
- (組合) 必要な要員が見えなくなる。
- (会社) 必要な要員を確保することに変わりはない。企画業務等働き方が柔軟になっていくことに踏まえて示し方も変わっていく。具体的には示せない。
- (組合) 企画業務は出面数に入るのか。
- (会社) 作業ダイヤの中に企画業務はあり得る。出面数が変われば提案する。
- (組合) 乗務職場での企画業務は出面数にカウントしていくのか。
- (会社) 具体的に示せない。
- (組合) 示されている出面数の中に企画業務が入るのか。プラスとなるのか。
- (会社) 企画業務の拡大に関して出面数が変わった場合は示す。あくまでもケースバイケース増減はある。年間の平均で見ると増える場合もある。職場により増減がある。
- (組合) 業務量の増減はどのように考えればよいか。
- (会社) 要員の管理は会社が行う。乗務員の場合の増減はほぼ無い波動ぐらい。
- (組合) **出面数が出た中で必要な要員は変わらない。今までの標準数の考え方と変わらないのでは。示し方を**
変更した理由が分からない。
- (会社) 今までは職場ごとで決めていた。これからは兼務や連携がある。要員の数で示すことが厳しい。
- (組合) 休日出勤が多く疲弊している。要員を確保する方法は。
- (会社) 方法は様々。必要な要員は確保していく。

業務量が明確なのに何故必要な要員を示さないのか？

3. 「乗務員の業務等の見直しについて」各項目における考え方を具体的に示すとともに、乗務準備に必要な時間の内訳を明らかにすること。また「その他、労働時間について必要に応じて算定を行います」とあるが、具体的な内容を明らかにすること。

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うものである。なお、必要な労働時間は確保していく考えであるが、労働時間の内訳についてはこれまでどおり示す考えはない。

- (組合) 詳細については。
- (会社) お客様の利便性と乗務員の働きやすさの向上を見直す。睡眠時間の確保や乗務員の拘束時間短縮等働きやすさを向上に繋がると考えている。
- (組合) 3分前出場の見直しに関して、安全の維持向上は。
- (会社) 3分前出場の目的が不明確であった。準備をして発車時刻までに行ってもらう。安全が損なわれるとは考えていない。
- (組合) 見直されるが必要な作業時間は付けていくのか。具体的には。
- (会社) 徒歩時間はこれまで通りでお客様案内を加味した時間が含まれている。
- (組合) 列車が到着すると前面等を確認するが、時間は徒歩時間に含まれているのか。
- (会社) 内訳はこれまでも示していない。必要な時間は付けている。
- (組合) 3分前で行っていた業務があるが3分を削るのか。
- (会社) これまで行っていた確認業務等は変わらない。3分が0分になるわけではない。
- (組合) 必要な作業についてどれ位の時間が付くのか。
- (会社) 徒歩時間を含めてトータルで見直している。詳しいことは示せない。
- (組合) 示せない理由は。
- (会社) 内訳はこれまでも示していない。示し方を変える考えは現時点ではない。必要な時間があるので会社

が責任をもってしっかり付けていく。

(組合) **整理するのであれば何を変更したのか分からないと議論が深まらない。**

4. 「乗務員の業務等の見直しについて」に示されている「(参考)その他実施する事項にある運転士のドア扱い等を全支社の取扱いとして実施します」とあるがこの間の試行線区における成果と課題、問題点を明らかにすること。課題の解決が図れるまで延期とすること。

回答: お客さまの利便性の向上、車掌の働きやすさの向上、及びワンマン運転等の拡大を見据えた社員の声を反映させることを目的に行うものである。

(組合) トライアル期間における課題は。

(会社) 運転士がドア扱いをすることによって安全が損なわれ、お客さまにご迷惑をお掛けし大幅に電車が遅れることが発生していない。運転士がドア扱いを行うことに関しての課題はない。

(組合) 実際に遅れが発生している。

(会社) 把握している。蒲田の青出区で遅れが発生していたが運転士が案内設定に慣れて減少している。

(組合) 利便性の向上とは。

(会社) これまでよりもドアを早く開けることが出来ることで利便性が向上している。

(組合) 案内設定に慣れずに不安。案内設定誤りや車掌が誤ってドア明けをした事象もある。検証し再度トライアルをしてから実施するべきでは。

(組合) 不安を解消するためのトライアルだと思う。改善すべきところは改善したい。

(組合) **実施ありきではなく社員の声を反映し検証するべき。**

(会社) 運転士が初めて行う業務なので考えている。現場と課題について話し合ってきた。

(組合) 各区で取り扱いが違うどのように考えているのか。

(会社) 統一したいと考えている。

(組合) ワンマン運転を見据えた社員の声とは。

(会社) 相模線等のワンマン運転を見据えた社員の声。

(組合) 車掌の働きやすさの向上とは。

(会社) 例えば10分前ドア開扉がなくなり睡眠が増え働きやすさの向上に繋がる。

5. 国府津運輸区で現在進めている中間運転台でのドア扱いについて、教育・訓練の内容を明らかにするとともに安全性の観点から従来通り最後部車両での扱いを基本とし災害時、緊急時の取扱いに限定すること。それに伴いITV、停止位置目標の整備を行うこと。

回答: 必要な設備は整備するとともに、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

(組合) 現在行われている、教育や訓練は。

(会社) 停目の写真・ITVの見え方位置・基本動作・位置・発車ベルリモコンの使用方について教育を進めている。

(組合) 現地で訓練を行わないで進めていくのか。

(会社) 全員が現地に行くのではなく、写真、動画を活躍しながら訓練を行っている。

(組合) 中間運転台でのドア扱いの目的は。

(会社) 車内改札等をしながらドア扱いをすることに対する、不安解消に繋がると考えている。

(組合) ドア扱いの判断は車掌なのか。

(会社) 車掌。

(組合) 課題は。

(会社) 大船駅下りにITVを設置、小田原駅は目視で確認できる。課題は無いと考えている。

- (会社) 災害等で出来るだけ早く避難誘導が必要な場合には、中間運転台でのドア扱いは必要である。視点はあるのか。
- (会社) 視点はある。現場の車掌の判断でドア扱いを行う。
- (組合) これまで車掌が行っていた安全確認が出来なくなるのでは、安全性が向上しない。
- (会社) これまでと同様な確認はできる。
- (組合) 基本動作の違いは。
- (会社) 状態監視中に適宜後方を見る。ドア扱いの際には前方、ITV、後方の3箇所を確認してもらう。
- (組合) 確認が複雑になる懸念がある。
- (会社) 基本が身についていれば混乱することはない。
- (組合) 安全確保は出来るのか。
- (会社) もちろん。実際にドア扱いは行っていないが現地で確認はしている。
- (組合) 実施ありきではないか究極の安全からかけ離れている。現地でドア扱いを行い教育するべき。
- (会社) 強制ではない。車掌業務の不安解消のため行う。現地でドア扱いを行うことは必要ないと考えている。
- (組合) **現地でドア扱いをしない根拠がはっきりしない。少しでも問題や課題を減らしていくことがこれまでの安全議論、逆行している。**

6. 乗務効率が向上している中で安全性、社員の健康の観点から各線区における食事・睡眠を目的とした乗務の中断を拡大すること。

回答: 乗務割交番作成規程に基づき作成している。

- (組合) 食事時間、睡眠時間は拡大されたのか。
- (会社) 拡大できる所は行路の持ち替えを行った。
- (組合) 会社として睡眠の重要性はどのように捉えているのか。
- (会社) 規定だから良いわけではなく、他支社と持ち替えを行っている。減らすための行路作成ではなく、拡大に向けて勉強している。
- (組合) 睡眠時間については乗務効率が上がる中、規定以外に睡眠についての科学的根拠も今後視点として考えるべき。
- (会社) 互いに勉強しながらやっていきたい。

7. 各線区における労働環境の向上を図り、必要な設備については現場の声を反映させ速やかに整備を行うこと。

回答: 必要な設備の整備は実施している。また、他支社の設備については関係箇所に伝えていく。

- (組合) 小机駅の寝室湿気改善については。
- (会社) 予算の関係があるが移設や建て替えを含めて検討中。現段階では除湿機やエアコンを使用している。
- (会社) 現地を見に行ったが密にはなっていなかった。蒲田駅詰め所に関しての意見は現在のところ上がっていない。
- (組合) 南行詰所を利用したいが密を避けるために、時間がない中他の詰所を利用している。
- (会社) 社員の協力はあっている。社員の声として上げてほしい。意見として東京支社に伝える。
- (組合) 健康を推進している企業だが、外で一般の方と一緒にタバコを吸っている、イメージが良くないのでは。ある程度の整備が必要ではないか。横浜運輸区のテレビが小さく見にくい。駅では困った事があれば用意してくれる。乗務員区は出来ない。柔軟に対応するべき。
- (会社) 社員の声として挙がっていない。小さくても情報が取れるので変えないと聞いている。

**ゆとりのある業務が安全・サービスレベルの向上に繋がる！
実施日ありきではなく現場の声を反映し不安解消に努めるべきだ！！**