FAXニュース
ŌMIYA
JR東労組大宮地本
2020年3月6日
No. 136

大地申第12号

「2020年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れ団体交渉開催！【大宮運転区分会】

埼京線関係・その2

【議論要旨】

１．回１６０２Ｋ（南古谷駅～武蔵浦和駅）は高校生や酔客が多く非常に危険なため、指扇駅より営業運転を行なうこと。

◆会社回答：列車ダイヤの設定については、お客さまのご利用状況等に合わせて設定しているところである。

組合：回送１６０２Ｋ南古谷駅～武蔵浦和駅は学生の帰宅で混雑している。同じく回送２３１２Ｋ赤羽～池袋と２３５６Ｋ 赤羽～新宿は酔客が多く、様々な視点で営業運転とすべき。回送列車を設定した根拠は？

会社：お客さまのご利用状況を見ている。言われているほど混雑はなく、客扱いする状況ではない。

組合：学生が多い時間であり、これまでは営業運転していた。学生の帰宅救済につながる。通過禁止駅で停車もするためお客さまは車両に寄ってきてしまう危険性もはらんでいる。

会社：乗降者数が減少する中で見極めしなければならない。２本始発列車があり必要性はないと思う。一時的には混雑して見えるが、列車単位では混雑率は高くない。異常時に関しては、車掌乗務があれば客扱いをすることもできフレキシブルに対応出来る。輸送量をあげると下げることが難しい。回送であれば変更など出来る。中長期で見ながらやっていく。

２．平日２１行路の１８５１Ｋ～１９５４Ｋの休憩時間を確保すること。

◆会社回答：行路の設定については、乗務割交番作成規程に基づいて行っているところである。

組合：大宮１８５１Ｋ到着から１９５４Ｋまでの休憩時間が短い。解消していただきたい。

会社：着発２４分の設定は組み換えを実施し、２０７０Ｓで５２分の拡大を実施した。

休憩時間の拡大を確認！

３．川越車両センター緑出区時、列車到着から出先点呼までの時間が僅少であることから拡大すること。（平日３０行路・平日３５行路・平日３８行路）

◆会社回答：行路の設定については、乗務割交番作成規程に基づいて行っているところである。

会社：確かに少ないが基準内である。便乗を早め４７分を約２０分拡大。出勤時間が早くなるが、声を反映させていきたい。

組合：基準内の中で、乱れて運休などあったので拡大を求めていた。

会社：声を聞きながら進めて行く。

時間僅少を改善！

４．平日４５行路の池袋駅便乗列車２３１３Ｋ到着から２４５７Ｋ担当まで１時間以上設定されていることから改善すること。

◆会社回答：行路の設定については、乗務割交番作成規程に基づいて行っているところである。

会社：７３分の間合いがあった。着発３５分に改善した。３８分詰めることが出来た。

非効率な行き先地時間を解消！

５．休日３４行路の翌朝、便５０８Ｋ（南古谷駅上り１番発）を解消すること。

◆会社回答：行路の設定については、乗務割交番作成規程に基づいて行っているところである。

組合：以前は、川越車両センター構内から便乗していたが、前回改正で足ロスが出来てしまった。改善は？

会社：便乗列車を変更した。翌日回５１０Ｋへ便乗する行路とした。

足ロスを解消！

６．休日２３行路の武蔵浦和駅２０１９Ｋ到着の便２０４３Ｋを変更すること。

◆会社回答：行路の設定については、乗務割交番作成規程に基づいて行っているところである。

会社：便乗列車を変更して、２０４３Ｋを２１１８Ｋに変更。行先を変え武蔵浦和駅の現状は解消した。

職場からの声に基づき、11月30日ダイヤ改正の課題を改善！！
更なる検証運動をつくり出そう！！