

2月16日 東地申第41号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【綾瀬運輸区】団体交渉を行なう! その①

✓【共通】

1. 綾瀬運輸区の運転士・車掌の標準数を明らかにすること。

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」に分けて示すこととした。

組 合

- 必要な要員が確保されているのかが分からないため、標準数で示すべきだ。
- 職場では休日出勤が増加している。

会 社

- 柔軟な働き方の考えでは、今までの示し方ではそぐわないため、提案箇所体制で示している。また、必要な要員については責任をもって要員は確保していく。

必要な要員については会社が責任をもって確保することを確認!

2. 綾瀬運輸区の運転士・車掌における、乗務員の業務等の見直しの変更点及び乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更点について、以下の通り明らかにすること。

(1) 徒歩時間

① 各駅の詰所から乗継箇所 ② 各本区から乗継箇所(準備・整理)

(2) 入出区における時間

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、必要な時間は確保していく考えである。

3. 平日ダイヤの乗務キロが減少された根拠を明らかにすること。また休日ダイヤの乗務キロが殆ど増減なしの根拠を明らかにすること。また、休日ダイヤにおいては、運転士・車掌ともに1日勤増とすること。

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。

- 今回のダイヤ改正で減便した根拠は何か。
- 休日は上限無しで行路が削られている。
- 泊り行路を減らすのではなく、行路を増やしてバランスをとるべきである。
- 削った行路のしわ寄せが他の行路に出て、5往復となっている。

- コロナ禍の影響で、朝・夕の乗車率を鑑みて見直しを行った。
- 我孫子入出区が減っていて、我孫子泊1行路減となり、休日も減となった。
- 日勤を増やすと乗務間合いが広がるので、早日勤を増やした。
- 乗務の間合いが長くなるのでそういう行路になった。

➤➤ その②へつづく

2月16日 東地申第41号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【綾瀬運輸区】団体交渉を行なう! その②

✓【運転士】

1. 睡眠を目的とした乗務の中断を拡大するため、終電付近の松戸駅到着後から松戸駅構内入区までの待機時間を減少させること。

回答:入換時刻については駅と調整し設定している。

- 駅との関係で難しいのか。
- 我孫子行最終列車と松戸行最終列車の順番を替えてはどうか。
- どうすれば入区までの時間が短くなるのか。
- 設備条件・入区の間隔・入区の本数が絡み合っていて困難である。
- 保守間合いの調整が困難になるので出来ない。
- 入区の本数を減らすしかない。

✓【車掌】

1. 2021年検証交渉で申し入れているが平日606Kの松戸駅据え付け時間及び出場時刻を変更できない理由を明らかにすること。

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て作成している。

- 検証交渉でも議論しているが、据え付け時間が早く、車掌出場まで時間がある。
- 他の車両に替えて、我孫子から出区させられないか。
- 車両運用が変わった時にドアが開けられず、サービス低下になるので検討できないのか。
- 回 739H を下げると本線に当たってしまう。
- 7時台は我孫子での間合いがない。
- 主張は受けとめる。

✓【設備】

1. 新人運転士育成に伴い、ホームドアが設置されている駅については、新たに懸垂式の車両停止位置目標を設置すること。

回答:現時点では、新たに懸垂式の停止位置目標を整備する考えはない。

- 懸垂式の設置は考えているのか。
- ホームドアの設置が多く、新人を育成していく中で、運転士試験では横を向いて列車を止めるというのは間違っている。
- ベテランの経験力も必要になる。
- 新しく設置する考えはない。
- 新人の育成については、本社も含め検討している。
- 教えられることはあると思うので、協力して欲しい。