



9月16日
東地申 16号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ

【田町運転区】団体交渉を行う！

1. 平平114行路便乗1539E～回3854Mは実質30分、休休125行路便乗1589E～回3753Mは実質20分と極端に少ないため、食事を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

（会社回答）乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

（組合）出区点検、徒歩時間を考慮すると、実質の食事時間はほとんどない。また、異常時などでは所定列車に乗務できない場合もあり、指導担当や当務主務の負担が増えている現状である。

（会社）規程上、着発時間で行路を作成しており、問題はない。異常時については全てを考慮するわけではないが、安定性に向けた考えは盛り込んでいく。

他の行路のバランスや、拘束時間の関係を考慮した行路作成を検討することを確認！

2. 平休115行路、国府津車両センターにおける睡眠を目的とした乗務の中断時間を拡大するため、翌朝回3130Mの国府津の発車時刻を下げること。

（会社回答）列車ダイヤの設定は、お客さまのご利用状況や車両運用、

設備条件を考慮して作成をしている。

（会社）列車ダイヤの設定は、お客さまの混雑率やダイヤ、使用番線などを考慮して作成している。

（組合）回送列車の先行する営業列車があるため、運転時分が長くなっている。発車時刻を下げることによって睡眠時間の確保ができる。また、緑出区などの対応はできないのか。

（会社）他区所との関係があり、調整が必要であるが調整をしていく。

睡眠時間の確保に向け、他区所や横浜支社などの調整を検討課題とすることを確認！

3. 休日109行路は10時06分～翌8時08分・拘束22時間22分、労A12時間26分で乗務キロ509.8キロであるため、出勤時間を10時30分以降とし、乗務キロを500キロ以下とすること。

4. 休日101行路と平日101行路で退区時間が2時間以上違うため、同一とすること。

（会社回答）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。

（会社）規程上500キロ以下という決まりはないが、やみくもに乗務キロを伸ばすことは考えていない。特急列車の乗務もあることから、乗務キロが伸びてしまう現実としてある。行路全体のバランスを見ているので、出勤時間を下げることは考えていない。

（組合）田町運転区の交番順序は、曜日が変わらない。平・休で作業がことなるため、技量維持・安全の観点からも問題である

（会社）交番順序は区所で決めることができる。

（組合）時短行路が4つある理由はなにか

（会社）時短行路は育児介護希望者、当務主務、指導の数を考慮して現場と調整して行路を設定している。

（組合）短時間行路の設定は現場で設定できるのか。また、休日の欠行路の設定できるのか。

（会社）育児介護行路は現場で設定することから、休日の欠行路に関しても現場で設定可能である。

短時間行路の設定・休日の欠行路は現場での調整で設定できることを確認！

交渉で確認したことを基に安全で働きやすい職場をつくり出そう！