



2月21日 東地申第53号

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

✓【共通】

1. 大崎運輸区の運転士・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日当たりの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

組 合

- 昨年は「乗務」となり、今改正では提案箇所体制となり、必要要員が確保されているかが分からなくなった。引き続き標準数で示すべきである。

会 社

- 柔軟な働き方の趣旨を踏まえ、今までの示し方ではすぐわないため、今回は1日当たりの出面数で示している。また、必要な要員については責任をもって確保していく。

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. 大崎運輸区の運転士・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。また、必要な労働時間は確保して行く考えである。

3. 行路間で乗務量に偏りが発生しているため、平準化すること。

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。

【運転士】

- 行路によって4周行路や6周行路があり、行路間のバランスが取れていない。できるだけ周回数を合わせるなど平準化はできないのか?

- 行路によって周回数にバラつきが発生している原因として内回りから外回りへの渡り行路があるため乗り継ぎ時間を確保しているためである。一方で外回りだけの乗務の行路もあることから周回数に差が出ている。



2月21日 東地申第53号

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

✓【運転士】

1. 平日35行路の明けの2周連続乗務を解消すること。

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。

➤ 2周連続乗務は解消できたのか?

➤ 区所とも調整を行い、2周連続乗務については解消している。

2. 出退勤の時間を行路順に設定すること。

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。

➤ 提案時において53行路の休日の出勤時間は平日が17時台の出勤だが休日は12時55分の出勤になっていることから、解消はできないのか?また、休日は乗務の中断時間が2時間近くあるが何か意図はあるのか?

➤ 平日の16行路の終了時刻が23時台のため早くすることはできないのか?

➤ 平日の1行路・2行路の終了時刻の順序が逆になっている。担当列車の持ち替えで順番通りの終了とすることは可能か?

➤ 調整を行い、16時46分の出勤に変更する考えである。必要な時間を確保したうえで結果として2時間近い乗務の中断が発生してしまった。特にこの時間については意図して設定したものではない。

➤ 全体の列車本数をもとにバランスをみて行路を作成した結果である。

➤ 順番通りになるように調整を行っている。

3. 平日41行路・50行路の明け場面での3周半乗務を解消すること。

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。

➤ 明け場面で3周半の乗務が設定されており、体力的にも集中力の維持のためにも周回数削減はできないのか?

➤ 調整した結果、どちらの行路も1周減っている。1つの行路については1周半の連続乗務が設定されている。



2月21日 東地申第53号

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

4. 休日1行路・2行路・3行路・4行路の拘束時間が10時間30分を超えており乗務員の健康維持の観点から拘束時間を短縮すること。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

➤ 拘束時間が長いことから短縮はできないのか?

➤ 区所と調整して1時間程度は短縮している。
周回数について変更はない。

5. 行先地の時間が1時間半を越える行路が多数あることから設定の根拠を明らかにするとともに、解消すること。

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。

➤ 行先地の時間が長い行路ができてしまった理由は何か?

➤ 解消はできたのか?

➤ 調整したうえで提案はできないのか?

➤ 担当列車を設定する際にどうしても行路によってムラが生じてしまったのが原因としてある。

➤ 区所と調整をしてできる限り平準化を図っている。

➤ 必要な列車本数によって行路を設定していることから、すべて平準化できない部分もあるが、引き続き区所と調整を図っていく。

6. 東京総合車両センター泊行路においては入区担当と出区担当を組み合わせて行路を設定すること。

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。

➤ 解消はできたのか?

➤ 深夜、早朝時間帯ということもあり、暗い中での構内歩行というリスクもある。できる限り入出区担当となるような行路設定を求める。

➤ 提案時から変更はない。入出区が重なる時間でもあり、睡眠を目的とした乗務の中断の確保の点からも限度はある。

➤ 入出区を担当してもらうことが会社としても効率が良いと考えている。引き続き入出区を組めることができるように最大限努力はしていく考えである。



2月21日 東地申第53号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【大崎運輸区】団体交渉を行なう! その④

✓【車掌】

1. 以下の日勤行路においては居流しを組めるように出退勤時間を設定すること。

平日105行路、106行路、107行路、108行路、109行路、110行路

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。

➤ どの行路も9~11台の出勤となっており、基本的には単発日勤の設定になっている。居流しができるような行路ができない理由はあるのか?

➤ 遠方からの通勤者は2泊3日や前泊も発生する。

➤ 今ダイヤ改正で、朝の時間帯で大幅な本数が削減されており、日中帯との本数に差が少なくなっている。また通勤のし易さ、育児・介護B適用者からの声もある。

➤ 列車ダイヤの設定に大きく左右されるものであることからこのような行路設定となっている。

2. 休日125行路・126行路・127行路・128行路の夕食を目的とした乗務の中断を19時台に設定すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

➤ 解消はできないのか?

➤ 127行路は食事時間が20:40~となっている。もう少し早い時間にできないのか?

➤ 列車本数、行路数をみて食事時間を設定している

➤ 会社としても認識はしている。解決策としては出勤の遅い行路の出勤を早くすることなどで対応可能とは考えているが、引き続き全体のバランスをみて行路を設定していく考えである。

3. 平休共に池袋運輸区泊まりの明けで便乗を内回りにすること

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。

➤ 内回り便乗とすることで睡眠時間の拡大ができる。内回りの便乗が設定できない理由は何か?

➤ 内回りの便乗とすることで、便乗時間が短くなるが、内・外周りの渡りの時間を確保しなくてはならず、睡眠時間の拡大にはつながらない。輸送の安定性の観点から外回りの便乗としている。