



11月2日開催 東地申第15号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行う！

【その1】

【共通】

1. 居流しとして交番順序を作成できるよう遅日勤、早日勤を同数とすること。また、単独日勤等は自宅から出勤可能な時間帯の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。

◆解消はできないのか。

◆乗務員勤務制度の見直し以降、早日勤が増えている。

◆現場から意見は上がっているのか。2泊3日せざるを得ない乗務員もいる。

組合

◆運転士の単発日勤は5行路、車掌は2行路ある。列車ダイヤの設定上、朝の時間帯に列車本数が多いため、早日勤が多い設定となっている。

◆朝の時間帯の列車本数が多いため、現行のダイヤでは解消は難しい。

◆車掌については現場とトレースを行い、中央線の遅い日勤や相鉄線直通行路で対応可能か検討をしている。運転士については7時台、9時台の出勤もあり、できる限り配慮はしていく考えである。

会社

変革2027の「社員・家族の幸福の実現」のためにも行路設定を行うことを強く求める！

2. 育児介護行路における育児、介護等の観点から出退勤時間を配慮した行路設定とすること。

回答:短時間行路については、線区ごとの輸送形態や箇所の実態に応じて設定している。

◆短時間行路設定についての考え方はあるのか。

◆保育所や幼稚園の送り迎えが難しいという意見もある。現場の意見は聞いているのか。

組合

◆区所でヒアリングを行っており、区所と一緒に検討をしている。育児介護適用者だけではなく指導、当務主務、兼務者もいることからこのような行路設定となっている。

◆家庭環境は様々あるが、現場管理者とのコミュニケーションを取って欲しい。現場からは特に使いづらいという意見は聞いていない。引き続き調整はしていく考えである。

会社

3. 相鉄行路における以下の列車は、新宿駅3番線ホーム上混雑のため、折返し時分を6分以上確保すること。

①平日152M~153M

②平日156M~157M

③休日148M~143M

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。

◆改善はできないのか。

◆緊急事態宣言が解除されお客さまも増えており、今後も遅延が発生することもあるので検討して欲しい。

◆前回に比べ折返し時分が6分を切っている列車は減ったが、南口に向かう階段の混雑が激しいので引く続きトレースを行って欲しい。

組合

◆どこまで拡大できるのか現在検討をしている。遅延状況については ATOS の実績で把握をしており、引き続き推移はみていく考えである。

◆引き続き状況はみていく考えである。

会社

◆今後もトレースや遅延の把握をしていく考えである。



11月2日開催 東地申第15号 【その2】
2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行う！

4. 平日4536Yを15両編成にすること。

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。

- ◆15両化は可能か。
- ◆鎌倉～大船は学生や観光のお客さまが多く混雑している。また新宿以遠も通勤のお客さまで混雑をしている。

- 組合
- ◆この列車以降、夕通勤時間帯となり他の列車がさらに混雑することもあることから総体でみている。
 - ◆ご利用の高い列車ということは支社も認識している。特に池袋～東大宮は高いご利用率である。今後も状況はみていく考えである。
- 会社

【運転士】

1. 平日1011行路池袋駅3068M～回3592Mにおける赤入出区では、出区点検中に入換信号機が開通していることから、池袋運輸区構内の発車時刻を下げること。

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。

- ◆池袋運輸区構内の発車時刻を下げられないのか。
- ◆出区点検もあることから余裕時分がない。
- ◆遅延は把握しているのか。
- ◆養成区ということもあり、見習いや線見者もいることから時間の拡大を求める。
- ◆運用入出区で対応できないのか。

- 組合
- ◆池袋駅と調整して設定をしているが、他の列車の入換もあり調整は難しいと聞いている。
 - ◆出区点検の時間は確保している考えである。
 - ◆支社としても把握はしている。遅れぐせのある列車という認識はある。
 - ◆どこまで拡大できるのか検討していく。
- 会社
- ◆解決策の一つではあるが、出区点検の時間を確保していることから赤入区、赤出区としている。

2. 平休1012行路の国府津車両センターでの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行路を作成している。

- ◆実際の睡眠時間は4時間を切っている状態であり、拘束時間も長いことから拡大はできないのか。

- 組合
- ◆できる限り配慮をして行路については作成しているが、引き続き他支社や他区所との調整をしながら検討をしていく考えである。
- 会社

3. 技量維持の観点から平日・休日行路においても東海道貨物線小田原駅までの乗務機会を設けること。また、国府津駅8番線の入出区乗務機会を設けること。

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。

- ◆技量維持の観点からも現在設定がないが、乗務機会を設けることによって異常時等に対応することができる。
- ◆養成区ということもあり、出張で訓練することもあるが、国府津まで新宿から遠いこともあり、定期行路での設定を求める。

- 組合
- ◆国府津駅8番線出区の列車は何本かあるが、行路設定上、新宿運輸区が担当する列車に適しているかといえば現行ダイヤでは難しい。
 - ◆支社としても技量維持の観点の認識はある。引き続き検討をしていく考えである。
- 会社



11月2日開催 東地申第15号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行う！

【その3】

4. 輸送の安定性及び教育の観点から、大宮口の乗務は1つの行路でまとめること。

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。

- ◆1つの行路にまとめることは可能か。
- ◆ダイヤ乱れ等を考えて南の乗務と北の乗務を分けて欲しい。

組合

会社

- ◆まとめることは可能であるが、検討していく。
- ◆南と北の乗務を分けることは理想としてはある。柔軟な乗り方を検討していく。

5. 平日・休日1014行路における回321M~321Mの連続乗務解消のため、東京駅または国府津駅にて交代とすること。

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。

- ◆東京駅、国府津駅での乗務交代は可能か。

組合

会社

- ◆関係区所と調整しているが、列車ダイヤに大きく左右されるものである。熱海駅での上り列車をどのように担当してもらうか考慮して行路を作成している。

6. 来宮駅構内での休日1009行路回4859M~回4880M、平平・平休・休平・休休1015行路回4635M~回4722Mの折返し時分を拡大すること。

回答:必要な折返し時分は確保している。

- ◆折返し時分の拡大はできないのか。

組合

会社

- ◆計画は横浜支社が行っており、遅れの認識はしていないと聞いている。そのため折返し時分の拡大は検討していない。遅れが発生した場合には乗務報告書を提出して欲しい。

【車掌】

1. 以下の行路の新宿駅場面での食事を目的とした乗務の中断を拡大すること。

- ①平平・平休34行路 2858Y~3093M
- ②平平・休平45行路 2520Y~2525Y
- ③平平・平休・休平・休休5行路 3140M~回5151M
- ④平平・平休・休平・休休12行路 改46M~改53M

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- ◆検討したことはあるのか。

組合

会社

- ◆前提として列車ダイヤに基づき行路を設定している以上、新宿場面で食事時間を確保しようとすると睡眠時間が減ってしまうこともあることからバランスをみて行路を作成している。1分でも長く食事時間を確保する考えには変わらない。

- ◆具体的に改善可能な行路はあるのか。

会社

- ◆①について意見は聞いている。持ち替え等は可能だが少しでも食事時間の拡大は検討していく。③④については八王子支社と調整は必要だが同電乗務などは検討している。



11月2日開催 東地申第15号

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行う！

【その4】

2. 以下の行路の拘束時間を短縮すること。また、横須賀線行路において南行3往復する43行路、南行3往復半する45行路を拘束時間短縮の観点から解消すること。

- ①平日11行路
- ②平平・平休・休平・休休33行路
- ③平日・休日43行路
- ④平平・平休45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。

◆特に30番台、40番台の行路については行路によって拘束時間がアンバランスであるので解消できないのか。

組合
会社

◆33, 43, 45行路については他の行路に比べて長いという認識はある。他支社との調整も必要ではあるが引き続き検討をしていく考えである。

3. 運行図表を配布すること。

回答:運行図表を配布する考えはない。なお、業務に必要な資料は整備している。

◆運行図表を配布しない理由は何か。

◆他の区所とは異なりE電線区に乗り入れているという特情もある。異常時に退避箇所の変更等を指令から言われても運行図表がないことからサービスの低下につながっている。

◆今後運行図表を電子化する計画はあるのか。

組合
会社

◆紙ベースで必要な区所については配布をしている。紙ベースを廃止したわけではない。

◆E電区については運行図表を配布している。業務に支障が出る場合には紙ベースの配布を行う考えであるが、区所での必要な資料は整備していると聞いている。引き続き現場とコミュニケーションを取って欲しい。

◆10月に山手線渋谷駅の線路切り替え工事の際は電子化したものを使用したが、今後の計画については現在決まっていない。

4. 平平・平休37行路における国府津駅～小田原駅間の便乗を解消するため小田原泊とすること。なお、便乗を解消できない場合や小田原乗泊の拡大が困難な場合は、便732Mを変更し国府津運輸区場面での睡眠を目的とした乗務の中断を拡大すること。

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。

◆小田原駅乗務員宿泊所の利用は可能か。

◆便乗列車の変更は可能か。

組合
会社

◆小田原駅乗務員宿泊所は寝室数も少なく現行のダイヤでは難しい。

◆現行のダイヤのままであれば便乗列車の変更は可能である。

【設備】

1. 羽沢横浜国大駅乗務員詰所内の女性用トイレが1室しかなく輻輳することから、増設すること。

回答:羽沢横浜国大駅乗務員詰所内にトイレを増設する計画はないと聞いている。

◆女性社員が増え、トイレ待ちも発生しており旅客用のトイレを使用する状況になっている。ホーム上のトイレは動線上になく使い勝手が悪い。

◆故障時の対応はどうするのか。

組合
会社

◆現在詰所内に1か所、ホーム上に1か所ある。現状で対応をお願いしたい。

◆寝室の開放等の対応も一つとしてはあるが、制約も多くあり現実的ではない。意見として横浜支社から相鉄へ伝える