

2月15日開催 東地申第36号

2021年3月ダイヤ改正に関する申し入れ 【丸の内車掌区】団体交渉を行う！ その1

【相互運用】

1. 今回提案された相互運用について、丸の内車掌区における考え方を明らかにすること。

【回答】:社員の運用については、就業規則に則り取り扱うこととなる。

◆相互運用をイメージしにくい。

◆丸の内車掌区の基地再編は「今後の乗務員基地について」に沿うものか。

組合

会社

◆現時点、丸の内車掌区で示せるものはない。運輸区の方がイメージしやすいと思う。

◆その通りである。相互運用については、準備でき次第示していくこととし、必要な教育を行っていく。

これ以上の議論は東地申49号で進めていくことを確認

【行路】

1. 明けの行路における輸送の安全の観点から、京葉線の泊り行路の睡眠を目的とした乗務の中断は着発6時間以上を確保すること。また、丸の内車掌区泊りを東京電車区泊りとすること。

【回答】:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。なお、現時点で東京電車区の寢室を使用する考えはない。

◆京葉線の泊り行路はあまり変わらなかった印象がある。

◆丸の内車掌区泊りを東京電車区泊りとすることはできるのか。

◆改善の余地としてどのようなものがあるのか。

組合

会社

◆終電時刻の見直しで拡大しているものもあるが、列車ダイヤに制約されてしまうところがあるのでご理解いただきたい。

◆東京電車区の寢室の数にも限りがあるので現状で対応されたい。

◆初終電の時刻が変わらないと困難なため、出先地への到着順に起床する形態をとっている。

検証交渉・区別交渉と申し入れを行なっていること、安全・サービス品質を確保していくことの観点から、労使共通の課題として、引き続き議論を行なっていくことを確認！

その2へつづく



2月15日開催 東地申第36号

2021年3月ダイヤ改正に関する申し入れ 【丸の内車掌区】団体交渉を行う！ その2

2. 丸の内車掌区の発展と京葉線・武蔵野線の安全・サービスレベルのさらなる向上をめざし、今後行路を増やすこと。
3. 新人車掌養成および在宅休養時間の確保の観点から、出勤日当日に自宅から出退勤できる、昼間帯に乗務する日勤を増やすこと。
4. 在来線に特化された車掌区となることから、丸の内車掌区が現在宿泊していない宿泊箇所にも宿泊できる定期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。

◆ダイヤ改正以降、丸の内車掌区は在来線に特化された区になるが、行路数に変更はない。職場の発展と魅力向上のため、行路増を求める。

◆行路数19・乗務職標準数49は、基地再編の過渡期と捉えて良いか。

◆モチベーションの維持・向上が課題である。交番の周りが早い故の、慣れ・惰性、安全・サービスの低下を招いてはならない。

◆ダイヤ混乱で泊地変更が生じることに備える意味でも、他の宿泊箇所への宿泊も定期行路化すべきである。

◆昼間帯の日勤があると新人教育に柔軟に対応できると考える。また、年休取得日の片方の乗務が遅日勤・早日勤しか充当できなくなる。この課題の解消のため昼間帯の日勤を設定すること。

組合

◆列車ダイヤに変更がなく、メリットも見出せないため行路数の増減はなかった。行路を増やすには他支社との調整が必要である。

◆基地再編のタイミングで担当が変わると、宿泊地や行路数の増減はあるものと考えている。

◆19行路を繰り返し乗務することで課題が見えてくることもある。それを解決することで質的な向上・発展をめざすこともできる。

◆宿泊地は安全性・安定性・効率性を鑑みて設定している。他の宿泊地への宿泊は他支社との調整が必要であるが、個別に検討中のものもある。

◆行路は列車ダイヤに制約されて作成されるため、現状で対応されたい。なお、基地再編の過渡期との認識であり、行先地時間など優先順位を鑑みながら検討を進めていきたい。

会社

確認!!

労使共通の課題として、基地再編の過渡期でありつつも
「丸の内車掌区の発展・魅力向上をめざしていく」ことを一致!

2月15日開催 東地申第36号

2021年3月ダイヤ改正に関する申し入れ 【丸の内車掌区】団体交渉を行う！ その3

5. 34行路の労働時間Aが平日・休日ともに9時間を越えるため、武蔵野線の他の日勤の行路と同等になるように平準化すること。

【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。

◆34行路は平日も休日も拘束時間が長く、労働時間Aも長い。

◆労働時間Aに相当する時間を勤務終了後の在宅休養時間に充てなければならないが、提案された行路では該当する早日勤が存在せず、交番順序を組めない難しさがある。

◆34行路の改善の難しさは何か、会社の認識を明らかにすること。

組合

◆34行路は平日も休日も長く、重いことは認識している。短くする努力はしていく。

◆他支社の行路との兼ね合いで提案の行路となっている。交番順序は「ほぼ同等の時間」の行路を組むことになる。

会社

◆乗り出し・乗り終わりのスジを変えると他区の入路に影響が出るため、行路途中のスジを変えるしかないと考えている。

6. 東京オリンピック・パラリンピックにおける京葉線・武蔵野線の輸送計画を示すこと。

【回答】：現時点で明らかにできるものはない。

会社…東京オリンピック・パラリンピックにおける輸送計画は組織委員会の要請に基づくものである。

組合の主張

- ・京葉線、武蔵野線の沿線でも競技は行なわれ、海浜幕張や北朝霞などが最寄り駅に該当する。
- ・近年、駅の委託が進んでおり、安全・サービスの維持・向上、連携などが課題との認識である。
- ・競技期間中の終電延長はあるのか、どのような行路で対応するのか等、不明な点が多い。

安全を最優先とした輸送を全社員で担うべく、示せる時点で前広に情報提供を行なうこと！

**3月13日、丸の内車掌区は新たなスタートを切ります！
職場の魅力・価値を高め、働きがいある職場をつくり出していきます！**