



2月17日開催 東地申第40号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【東京電車区】団体交渉を行う！ その1

【相互運用】

1. 担当業務間の相互運用に関して東京電車区における計画を示すこと。

【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。

◆東京電車区における相互運用について示せるものはあるのか。

組合

◆運転職場の相互運用について具体的に示せるものはあるのか。

◆運輸区を想定しての考えはあるのか。

会社

◆具体的に示せるものはない。社員個人に関わるものであるので、必要な教育は行っていく考えである。

◆運輸区職場がイメージしやすいが、引き続き検討していく考えである。

◆京葉・総武運輸区については調整中であり、成案になり次第、準備を進めていく考えである。

【行路】

1. 休日602行路、新宿での食事を目的とした乗務の中断については、平日と同様とすること。

【回答】:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

◆検討する余地はあるのか。

組合

◆大船運輸区との調整はできないのか。

◆これからも検討はしていくのか。

会社

◆一般線区なので規程上は問題ない。新宿場面で着発40分、大船場面で着発30分確保している。工夫をしてほしい。

◆大船運輸区の準備時間が足りなくなり、調整は難しい。

◆食事時間の拡大について最大限検討はしていく考えである。

2. 休日、夕時間帯において蘇我駅の詰所が混雑することから、密を避けるためにも分散する行路を作成すること。

【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。

◆改善はできないか。

組合

◆ライフサイクル者の戻りや見習いも増えることが予想される。

会社

◆職場からも意見は聞いている。蘇我折り返しを設定することで1行路減となっている。

◆ダイヤ設定上難しいが、千葉支社とも調整していく。駅の会議室や蘇我運輸区本区の活用も検討していく考えである。



2月17日開催 東地申第40号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【東京電車区】団体交渉を行う！ その2

3. 単発日勤が7行路あり前泊を要するため、遅い日勤を増とし居流しが組める行路を作成すること。

【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。

◆提案では早日勤が増している理由は何か。

◆2泊3日する乗務員も発生する。質の高い睡眠のためにも解消すべきである。

組合

会社

◆短時間行路が1増となったことにより、総武快速線の乗務が増えたことによるものである。

◆区所とも調整するがダイヤに左右されるため解消は難しい。今後もダイヤの変化をみながら検討していく考えである。

4. 見習いの養成スケジュールを明らかにすること。また、寝室の予備部屋が少なくなるため、見習いや線見者が居流しができるように確保すること。

【回答】:養成については技能講習指導要領に則り、関係箇所と調整をしている。なお、寝室については、丸の内車掌区寝室の活用を検討している。

◆見習いやライフサイクル者の戻りや本区泊が増えたことにより、寝室の予備が減ると考えるがどのように対応していくのか。

◆なるべく本区で泊まれるようにしてほしい。

組合

会社

◆研修センターと区所で調整をしている。支社としてもフォローに入って進めていく。職場からも意見は聞いている。

◆最大限の配慮は行き、本区に泊まれるようにしていく考えである。

5. 平日77行路809S、平日79行路1783Sは他の列車との繋がりで余裕を持った行路を作成すること。

【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～品川～東京を担当する行路ができた理由は何かあるのか。

◆他の行路につなげることにより、改善することはできないのか。

組合

会社

◆現行で1行路あるが、今提案で夕方に増設定をしている。

◆他の行路につなげてしまうと、全体の行路への影響が大きいため改善は難しいと考えている。



2月17日開催 東地申第40号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【東京電車区】団体交渉を行う！ その3

6. 平休56行路がない理由を明らかにすること。

【回答】:引き続き、関係箇所と調整しながらダイヤ改正作業を進めていく考えである。

◆56行路が記載されていない理由はなにか。

組合

◆提案時のクロスは参考資料として出しているものであり、あくまでも作業上の都合である。短時間行路に充当したためである。行路番号については区所と調整をしていく考えである。

会社

7. 平日60行路、幕張車両センターの出区を2回とした理由を明らかにすること。また現行に戻すこと。

【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。

◆日勤で出区を2回担当する理由は何か。

組合

◆東京から便乗で出区を担当するよりも、千葉にいる乗務員が担当した方が効率が良いと考えたからである。

◆体力的にも負担が大きいため改善できないのか。

会社

◆区所から同様の意見は聞いている。現在、調整をしている。

8. 平日502行路を増やした理由を明らかにすること。

【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。

◆短時間行路が増えた理由は何か。

組合

◆今提案では朝の時間帯に1行路増とした。これは10月に区所にヒアリングを行い、短時間行路利用者の見込みなどを確認した上で行路を設定している。

◆現状、本線乗務員が乗務することもあり、実態に合っていない。今後もこのような考え方で進めるのか。

会社

◆短時間行路については区所との意見で設定をしている。引き続き利用状況などをみながら行路を設定していく考えである。



2月17日開催 東地申第40号

2021年3月ダイヤ改正等に関する申し入れ 【東京電車区】団体交渉を行う！ その4

9. 休日74行路を錦糸町入区後、東京まで便乗後、再度錦糸町まで便乗となるため、次の出区まで錦糸町滞在とすること。

【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。

- ◆何故、このような行路を設定したのか。
- ◆徒歩時分も考慮すると、錦糸町滞在が望ましいと考える。

組合

- ◆74行路が入出区を担当するのが適当と考えたからである。
- ◆支社としては東京に戻りたいという思いでこのような行路を設定した。区所と調整をしていく考えである。

会社

10. 休日79行路は睡眠を目的とした乗務の中断と、食事を目的とした乗務の中断は別途に確保すること。

【回答】:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- ◆睡眠を目的とした乗務の中断と、食事を目的とした乗務の中断は別途に確保することが望ましいが支社の考え方はあるのか。

組合

- ◆すべての行路において睡眠を目的とした乗務の中断と、食事を目的とした乗務の中断を一緒にしようとは考えていない。しかし、ダイヤ設定上、別途に確保すると拘束時間の増大につながることもあるので、行路によってはあり得ると考えている。

会社

11. 休日の乗務キロが125.9kmに増えた原因を明らかにすること。また、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。

- ◆乗務キロが増えている理由は何か。
- ◆1行路増とはならないのか。

組合

- ◆今回の提案では
 - ①錦糸町の運用入出区による乗務キロの増加
 - ②入区列車担当が減ったが、その代わりに乗務になったことによる乗務キロの増加である。
- ◆拘束時間の観点からも規程上では問題ないことから、1日勤増は難しい。

会社