



2月13日  
東地申第44号

「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

「田町運転区」団体交渉を行う!(その1)

## <交渉のポイント>

- 横須賀線の行路2日勤2徹を行路移管し、UT, SSを3日勤増やした結果、行路数減となった。
- 逗子～久里浜間については、他区所での基地再編があり、定期行路では乗務しないこととした。今後も必要な訓練は行っていく。
- 一般線区だからとやみくもに長時間労働をさせる考えはない。可能な限り稠密線区と同じように行路作成している。
- 短時間行路については、職場実態を基に、今後も行路設定や周知方法を検討していく。
- 睡眠を目的とした乗務の中断は、今後も拡大できるように検討していく。

1. 2024年3月ダイヤ改正に田町運転区の入路数を減とした根拠を明らかにすること。

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。

組合

◆詳しい経緯と根拠を示すこと。

◆行路削減については、他の乗務員区への移管と短時間行路の見直し、分割行路作成によって削減されると考えるが、長時間労働にならないようにすべきである。

会社

◆行路減については横須賀線の行路2日勤2徹を行路移管した。UT, SSを3日勤増やした。今回の改正は短時間行路を作成しない。行路分割リプレイスを導入した短時間行路2行路を見直した。

◆一般線区だからとやみくもに長時間労働をさせる考えはない。可能な限り稠密線区と同じように作成している。



2月13日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第44号

「田町運転区」団体交渉を行う!(その2)

2. 横須賀線逗子駅から久里浜駅間を定期行路から外した理由と今後の横須賀線波動輸送の乗務範囲を明らかにすること。

回答:現時点で、担当乗務線区に変更はないが、列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、定期行路については今回のダイヤ改正で逗子～久里浜間の乗務は行わないこととした。

組合

会社

◆具体的には。

◆技量維持や異常時対応のために1行路でも担当を残すべきでは。

◆逗子～久里浜間の新人養成などを行う際シミュレータでは足りない部分もある。

◆E235系入場やELはどうなるのか。

◆他職場で担当線区を手放したあと技量維持に苦労している。今乗務している運転士が不安のないように技量維持すること。

◆横須賀線の波動も東海道線にわたる設定になる。491系の検測、団臨、集約臨などがある。逗子～久里浜間で訓練が必要となる場合は設定する。定期行路の逗子～久里浜は行わない。今回他区所での基地再編があり見直した。

◆今後の業務内容もある。しっかりと分けていきたい。指令とも共有していく。

◆ご意見は承る。

◆E235系入場がどこになるかまだわからない。ELの担当範囲は変わらない。

◆教育をおろそかにするつもりはない。必要な訓練を実施していく。

3. 田町運転区における柔軟な行路設定を目的とした行路分割の設定時間帯についての考え方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。

組合

会社

◆田町運転区の設定の考え方はどうなるのか。

◆行路分割を活用する社員の意見を聞いて作成したのか。

◆どのように勤務発表するのか。

◆朝の時間設定がなくなったのはなぜか。

◆導入について現場長や管理者に相談して良いか。もっと周知してほしい。

◆もっと説明してほしい。現場での説明会も現場の判断でしていくことで良いのか。

◆育介、指導、兼務者が必要な所を分割する。設定時間はクロスに括弧を書いて指定した。柔軟に使えるようにしていく。

◆行路分割をどれくらい使う人がいるのかは職場でヒアリングしている。職場実態を踏まえて設定する。

◆区所で決めて周知していく。方法は訓練や掲示など様々。分割行路はあらかじめ設定される。

◆使う人がいるかヒアリングで聞いて設定している。また、トレースでも把握している。

◆周知時期は職場によって違う。一定程度対象者がいるのであれば意見交換してほしい。秋ごろに周知があって行路作成しなから進めてきた。

◆考え方は変わらない。引き続きより良いものと思っている。



2月13日 「2024年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ

東地申第44号

「田町運転区」団体交渉を行う!(その3)

4. その他時間の配置についての考え方を明らかにすること。

回答:「その他時間」については、就業規則に則り取り扱っている。

組合

◆今回、田町運転区の行路にその他時間は設定しないということによいか。

◆後からその他時間を設定するとはならない。

会社

◆その他時間をなくして東海道線のスジを見直した。分割した行路の時間をその他時間にする。

◆現場が希望すれば設定も考える。行路設定は効率的に行っている。今回、その他時間の設定はない。

5. 日勤行路の拘束時間を11時間以下にすること。

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。

組合

◆603行路を見てみると11時間を超えている。稠密線区の設定に近づけるためにも11時間を切るよう設定することを求める。

◆SSだといくらでも行路がつくられてしまう。新宿運輸区は新宿～逗子の3往復があるが田町運転区は品川～新宿の便乗が発生する分長くなる。

◆行路作成を積み上げてこうなってしまったなら仕方ない部分もある。田町から他に移管するようなことはすべきではない。

会社

◆行路の差し替えが出来なかった。やみくもに延ばすことはしていない。一般線区だからといって、やみくもに延ばすことではない。

◆便乗はあるが乗務キ口は変わらない。大船、新宿、田町での持ち替えも厳しい。SSの担当を増やすということで増えた。11時間以上は2023年の東海道線行路にもできていた。意見は承るが、1本変えると他の間合いがとれない。

◆やみくもに増やすわけではない。

6. 国府津車両センターの睡眠を目的とした乗務の中断を着発7時間とすること。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

組合

◆検証交渉後6時間01分から6時間12分にしていたことに感謝する。引き続き、睡眠や食事時間を様々な準備時間があり、それでよしとはならないので国府津泊の大変さの特情は訴えたい。

◆今後も拡大するよう、引き継ぎすること。併せて寢室も整備も整備すること。エアウィーヴの掃除なども必要だ。

会社

◆着発7時間は難しい。休日はとれている。国府津がたくさん担当しているが新宿、田町も担当している。今後も拡大できるようにしていく。

◆そういう声があったことは伝える。メンテナンスも確認する。国府津泊の状況は理解している。拡大に向けて検討する。

職場での検証運動を積み上げて、安全でゆとりのある環境を実現しよう!