



10月27日
東地申第17号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ

「田町運転区」団体交渉を行う！ その①

交渉の 特徴点

- ✓ 国府津車両センターまで遠いことは理解した中で行路を作成している。次期ダイヤ改正では持ち替え等も検討し、可能な限り配慮して行路作成を行う。
- ✓ 124行路の1570Eは、改善できるように次期ダイヤ改正で手直しを求める。
- ✓ 回3881Mの遅延については、改善方法を探り、横浜支社にも伝えること。

1. 国府津車両センターは区における睡眠を目的とした乗務の中断は着発7時間とすること。

回答:乗務割交番作成に基づき行路を作成している。

組 合

- ◆ 3月のダイヤ改正時も同様に求めたが、現在考えていることはあるか。
- ◆ 入出区があると実質睡眠時間が4時間を切るが、組み換え含めて何か手はないのか。
- ◆ 点呼時間を見ると、合間は4時間を切っている。車両センターまで遠いため、考慮できないか。
- ◆ 組み換え等を検討する中で、何か弊害となることはあるのか。
- ◆ 横浜支社に睡眠時間の拡大は共有されているのか。
- ◆ 睡眠を目的とした乗務の中断の拡大を求めるが、できない場合には、明けの乗務を短くする等、考えるべきだ。

会 社

- シュミレーションしたが、現行では着発7時間を設けることはできなかった。
- 時間が少ないことは把握している。次期ダイヤ改正で持ち替え等検討したい。
- 理解した中で行路作成している。可能な限り配慮して今後も行路作成を行っていく。
- 国府津駅の入出区は貨物線も絡み、技量維持の観点を見る必要がある。さらに、東海道線は4区所での行路作成となる。特状もあるため、可能な限り検討していく。
- 横浜支社に伝えてある。
- 行路作成上、全体を見ながら作成していく。

2. 休休124行路の1570E国府津～品川を担当し同電便乗で品川～東京着後更に同電で東京～上野を担当する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。

組 合

- ◆ なぜ、このような行路作成をしたのか。
- ◆ 不自然な行路である。首都圏本部が精査すべきだ。
- ◆ ハード面では、ICカードを東京駅場面で挿入すると国府津駅が選択されるため、検証すること。
- ◆ このような行路は特殊なのか。基本は拘束時間、もしくは効率性のどちらを優先して作成するのか。

会 社

- 現場の組み換えによりできた。2つの行路の退勤時間が早くなり、効率的な行路だと考えている。コロナ禍で、詰所の三密回避も含めて作成した。
- 現場の意見を尊重した。次期ダイヤ改正では、現場とコミュニケーションを取って作成していく。
- 同様のダイヤであれば検討していく。
- 特殊である。効率も限度はある。どちらも見ながら作成している。

その②へ



10月27日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の検証に関する申し入れ
東地申第17号

「田町運転区」団体交渉を行う！ その②

3. 122行路平日の明け場面における、回送3881M の国府津車両センターからの国府津駅入換に遅延が生じる為、解消すること。

回答:引き続き、状況を把握していくとともに、関係支社と調整していく。

組 合

- ◆ 首都圏本部の認識を示すこと。
- ◆ 改善は検討しているのか。
- ◆ どの列車から遅延が発生しているのか調べなければ改善しない。他の入換では遅延が発生しているのか。
- ◆ ここ数年なかった事象である。なぜ、発生しているのか。旅客列車にも遅延が発生している。
- ◆ 実際、現場を見て行っているのか。

会 社

- 調査を行い、遅れが多いと認識している。
- 確実性がないため、具体的な改善策は述べられないが、何が出来るか調査を含めて行っている。
- 先行の入換車両の時間を調整している。
- この時間帯の出区が多く、一本遅れると遅延が続いてしまう。今回のダイヤ改正では旅客列車の運転時刻を変更したが、引き続き、横浜支社に伝えていく。
- 横浜支社、そして首都圏本部も見に行っている。

4. 国府津運輸区の他区乗務員詰所の混雑の原因と解消をすること。

回答:引き続き、状況は把握していくとともに、関係箇所に伝えていく考えである。

組 合

- ◆ 首都圏本部の認識を示すこと。
- ◆ 休日の20時～22時頃が混雑している。指導に話したところ、国府津運輸区の3階も使用して良いとなった。ダイヤ改正の結果、混雑時間が変化している。
- ◆ 一つの要因であると考え。次の乗務に備える場所であり、詰め込むよりもゆとりが必要である。国府津での乗務交代が増えたことも要因ではないか。行路の作り方によって変化している。
- ◆ ドコモの電波が入らず、タブレットのキャリアがドコモだと移動しないと通告等が受信できない。
- ◆ 詰所の三密回避は、行路作成時に全社的な考えだったのか。
- ◆ 行路作成上、詰所の容量は見えていないのか。

会 社

- 横浜支社に確認を行い、声が上がっていないと回答を受けた。どの時間帯が混雑しているのか。
- 全区所の行路表で確認した。行路上は少ないが見習い養成や線見者で多くなっているのではないか。
- 行路作成上、詰所の容量は確認していない。今回の話を受けて、関係箇所に伝えていく。
- 横浜支社に伝えていく。
- 行路作成時は、感染対策はあったが、三密回避をメインにしていない。詰所の容量は考慮するのが当たり前だが、国府津運輸区の詰所まで目が届いていなかったことは課題である。
- 見ないわけではない。配慮する一つである。全体のバランスを見た時に目が届かない場合もある。

国府津運輸区の3階の利用が周知されたが、本来はダイヤ改正前に伝える内容だ！

次の乗務に備えて休めるスペースを用意するのは会社の責任である。休憩室の広さはある程度の基準があると考える。設計当初から環境は変化し、検討すべきである。

次期ダイヤ改正では、環境整備に問題意識を持ちつつ、働きやすく、安全性が保たれる行路作成を行うべきだ！

職場からの声で、充実した労働環境と輸送品質の向上を実現させよう！