



9月28日
東地申8号

2020年度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. 運転士・遅日勤6行路、早日勤11行路、車掌・遅日勤4行路、早日勤6行路と同数ではなく、遅日勤、早日勤のセットでの交番順序が望ましいため、同数とすること。また、単独日勤の場合家から出勤できるものとする。

会社回答…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…遅日勤と早日勤の行路数のアンバランスが大きいので改善すること。

会社…ダイヤに沿って効率的な行路作成を行なっているのでこのような行路数になる。

組合…単独の早日勤では保育園に預けられないといった組合員の声も聞こえる。遅日勤や泊行路の増、交番順序等も検討すること。

会社…**ダイヤの変化や明け行路のバランスを見ながら、引き続き検討していく。交番順序は区所で配慮しながら検討できると考えている。**

組合…前泊前提で行路作成しているのではないかとの声もある。

会社…やみくもに前泊前提の行路を作成していない。**いろいろな視点で行路作成を検討していく。**

【共通】 2. 相鉄行路、3009行路・59行路の退勤時間を繰り上げること。また、大宮運転区、大宮車掌区の12000系の乗務が片道であり、便乗が発生し効率的ではないため、新宿～大崎間往復担当として効率的な運用とすること。

会社回答…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。

会社…現行では3009行路・59行路の退勤時刻を上げることは難しく、**ダイヤの変更等があれば検討していく。**また、技量維持のため大宮運転区、大宮車掌区の12000系の乗務は必要との認識である。**今の技量維持の形はベストではないと認識しているので、大宮支社と引き続き検討していく。**

【共通】 3. 新宿駅折り返し時、最短で5分である。17時以降はホームが混雑するため、3番線での折り返し時間を6分以上確保すること。

会社回答…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。

会社…17時以降、新宿駅3番線での折り返しが5分少々といった時間は足りていると認識している。

組合…“大駅”という新宿駅の特情から、エンド交換後の乗務員室到着が発車の30秒前ぐらいになってしまう。余裕ある作業を行ない、安全を確保して確実に発車させたいため、この特情を考慮すること。

会社…コロナ禍によりホームの利用状況が減少していると感じているが、**お客さまの利用が戻った時の混雑状況を加味する、あるいは運転時分の調整等、どのようなことができるか検討していく。**



9月28日
東地申8号

2020年度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2）

【運転士】 1. 平日・休日1014行路明け場面、3時57分起床から熱海到着7時8分まで連続乗務となるため、回321M～321Mの連続乗務を解消すること。また東京駅、国府津駅等での乗り継ぎ交代を検討すること。

会社回答…乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

会社…回321M～321Mの乗務が特段長いとの認識はない。

組合…後の項目にもあるが、1014行路は睡眠時間も短いとの認識であり、東京駅や国府津駅等での乗り継ぎ交代を検討すること。

会社…乗り継ぎや持ち替えは他の行路にも影響が及ぶ。**引き続き、列車ダイヤを見ながら検討していく。**

【運転士】 2. 東海道貨物線の乗務は休日3行路の設定しかなく乗務の機会が圧倒的に少ないため、東海道貨物線の乗務機会を異常時対応や技能維持の観点から平日の基本行路に設定すること。また、全運転士を対象とした臨時のハンドル訓練を設けること。

会社回答…列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧告し、行路を作成している。なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組合…東海道貨物線の乗務機会が圧倒的に少ない要因を示すこと。

会社…215系の運用の離脱や新宿運輸区が相鉄線直通列車を担当することになったことが主な要因である。東海道貨物線を担当しないわけにはいかないため、休日に回送列車を担当してもらっている。

組合…交番順序の弊害や異常時対応、技能維持の観点から、平日の基本行路に設定すること。

会社…**区所や関係箇所、横浜支社と調整しながら進めていく。**

組合…臨時のハンドル訓練についてはどうか。

会社…**区所からの要請があれば検討し、関係箇所とも調整を図っていく。**

【運転士】 3. 今後のE257系等の担当や車両運用計画について明らかにすること。また、現車訓練やハンドル訓練を実施する際は、E257系等の経験者を含む全乗務員を対象にすること。

会社回答…車両の運用計画等については現在調整している。なお、必要な教育・訓練は実施していく。

会社…E257系等の担当や車両運用計画については大宮支社持ちなのでそこで検討している。**東京支社としても大宮支社と調整を図っていく。訓練について、現車訓練については大宮支社、区所との調整を図っていき、ハンドル訓練についても関係箇所との調整を図っていく。**



9月28日
東地申8号

2020年度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）

【運転士】4. 以下の行路の睡眠時間を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

- ① 平平1011行路…発着で6時間2分。入出区を含めると実質4時間である。737Mの担当を変更すること。
- ② 平平1014行路…発着で6時間39分あるが、品川駅構内泊地まで徒歩により、睡眠時間が短くなる。
- ③ 全日1015行路…平日着発6時間40分、休日着発6時間42分であるが、入出区の時間を含めると睡眠時間が4時間になってしまう。回1824Eの担当を変更すること。

会社回答…乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

会社…① 平平1011行路で737Mの担当とすると、新宿運輸区にも持ち替える他区にも便乗が発生する。効率的な行路としたいため現状で対応されたい。② 平平1014行路は、行路のバランス上、持ち替えると次の乗務列車が見当たらなくなる。③ 全日1015行路も、持ち替えるとバランスが悪くなる。
いずれにおいても、行路のバランス、ダイヤの変化を見ながら、配慮できるところは配慮していく。

【運転士】5. 羽沢横浜国大駅～武蔵小杉駅間における、最速14分の運転時分では武蔵小杉駅で1分の遅れが生じる。そのため、平日246M・平日182M・休264M・164Mの羽沢横浜国大駅～武蔵小杉駅間の運転時分を14分30秒以上確保すること。

【運転士】6. 小田原駅～鴨宮駅間における、3分の運転時分では遅れが生じる。また小田原駅中2番線からの発車は、運転時分に余裕が無い。そのため平日2854Y小田原駅～鴨宮駅間・休日1868E 小田原駅～鴨宮駅間・休726M小田原駅～鴨宮駅間の運転時分を3分30秒とすること。

【運転士】7. 平日4526Y、南部電留の入区電車があり、大船駅上り場内信号機が停止現示となる。それに伴う遅れが生じるため、入区電車の時刻を上げること。

会社回答…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。

会社…5項・6項・7項とも、輸送計画は横浜支社になる。横浜支社に確認したところ、5項・6項で言われている運転時分について、不足しているという認識にはないとのことである。
しかし、特に5項については**東京支社として運転時分に差があり、運転しにくいという認識にある。新線開業という事情からも、今後も横浜支社と調整を図っていく。**
6項について、**本線発車に比べて制限が掛かる認識なので、この点も横浜支社と意見交換していく。**
7項について、入区間合いを変えた日の方が4526Yに遅れが発生していない。**入区の調整を図った方が難易度が低いので、横浜支社に声を挙げていき調整を進めていく。**



9月28日
東地申8号

2020年度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）

【運転士】 8. 羽沢横浜国大駅での乗り継ぎ時、相鉄との引継ぎ、機器整備等を行うため、1分～1分30秒では遅れが生じる。よって、交代時間を2分以上確保すること。

会社回答…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。

会社…全て2分以上確保することは難しい。どこまでできるかもこの場では何とも言えない。

組合…運転時分の見直しを含めて勘案すると変えられるのではないかと。

会社…**総合的な視点を持って横浜支社と調整を図っていく。**

【車 掌】 1. 以下の行路の食事を目的とした乗務の中断時間を拡大すること。

①平日・休日3行路…新宿駅場面44M～53M→44M を甲府運輸区4行路の42Mと持ち替えることで行き先地での乗務中断時間のバランスがとれ、新宿運輸区3行路の新宿駅での食事時間を目的とした乗務の中断時間が拡大する。

②平日・休日5行路…新宿駅場面3140M～回5151M→5151Mが新宿駅発になれば、問題が解消する。

③平日・休日12行路…新宿駅場面改46M～改53M→46M の担当を他区と持ち替えれば問題が解消する。

会社回答…乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

会社…①**ダイヤに変更がなければ、示していただいた代案で八王子支社と持ち替えの検討・調整を進めていく。**②お客さまの利用実態が良く、大きく行路変更をしないと困難である。③**総合的に見て検討・工夫の余地はあるという認識である。**

【車 掌】 2. 以下の行路の拘束時間を短縮すること。

①平日11行路…拘束時間が日勤であるが、12時間1分と長い。乗り出し改札9Mを見直すことで解消できる。また、5201Mの乗務区間を立川までにし、便乗で帰区することで短縮される。他区との持ち替えを検討し拘束時間の短縮を図ること。

②平日・休日42行路…湘南新宿ライン日勤行路であり、他の行路より拘束時間が突出しているため、遅日勤を設定し拘束時間の短縮を図ること。

③平日・休日43行路…湘南新宿ライン日勤行路であり、他の行路より拘束時間が突出しているため、遅日勤を設定し拘束時間の短縮を図ること。

会社回答…乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

会社…①**改札乗務のあり方を検討していく。**5201Mについて、新着席サービス導入時の乗務体制の見直しの際、新宿～八王子は必要な乗務区間であるとの認識なので、現状で対応されたい。②③他区所との持ち替えを検討したが困難である。**いずれについても関係箇所と検討していく。**



9月28日
東地申8号

2020年度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5）

【車 掌】 3. 12行路は、立川～八王子間往復便乗となっているが、53M 乗務終了後、八王子運輸区泊まりにすれば睡眠を目的とした乗務の中断が拡大できる。よって、12行路の泊地を八王子運輸区泊まりに変更すること。

会社回答…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…宿泊するにあたって、なぜ立川～八王子間往復便乗となっているのか明らかにすること。

会社…八王子運輸区内の寢室に余裕がないためである。なお、寢室の増設も現時点では計画はない。

組合…乗務員視点からは非効率性も感じられる。

会社…**例えば、今後、他区所の八王子運輸区泊が減少した場合、12行路を八王子運輸区泊とすることは可能である。今後も引き続き検討・調整していくべき課題との認識である。**

【設 備】 1. 羽沢横浜国大駅詰所にテレビを設置すること。また、詰所内行路別ロッカーを増設すること。

会社回答…羽沢横浜国大駅乗務員詰所にテレビやロッカーを設置・増設する考えはない。

組合…行路数分のロッカーしかないため線見がいた時は不足する。ロッカーを増設すること。

会社…線見がいる場合は一緒のロッカーを使うことで対応されたい。

組合…最近、ラジオが入ったが、情報は映像から得られるもの、つまりテレビが良いとの認識である。**羽沢横浜国大駅詰所の特情を踏まえても、テレビの設置は引き続き求めていく。**

会社…ロッカーにしてもテレビにしても、**意見があったことは受け止め、必要性を見極めていく。**

【設 備】 2. 羽沢横浜国大駅寢室における瞬停・停電を改善すること。

会社回答…羽沢横浜国大駅の停電について、改善は困難であると聞いている。

組合…瞬停・停電が発生する要因、頻度を明らかにすること。

会社…相鉄線に関わる工事で瞬停・停電が発生する。頻度としては毎日ではないが多いとの認識である。

組合…睡眠時間中の瞬停・停電は、明けの乗務にも支障が出てしまう恐れもあるため改善すること。

会社…**この状態が続くことが良いと思っていない。**これまで空調等の改善を行ってきたが、**今後しかるべきタイミングで改善できるように引き続き検討していきたい。**

【設 備】 3. 乗務員室内、運転士非常用救出出口が使用できるよう整備すること。

会社回答…乗務員室救出出口の使用に支障はない。

組合…非常用救出出口付近に様々な物が設置されているが、いざという時に使えるのか認識を示すこと。

会社…確かに様々な物が設置されているが、**乗務員の安全・命の確保という本来目的を損なわないように設置され、異常時における一定の空間は確保されているため、いざという時、使える認識である。**