



10月28日開催 東地申第19号

【その1】

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【大崎運輸区】団体交渉を行う！

【共通】 継続乗務に関して議論を行う！

1. 平日・休日における以下の継続乗務を解消すること。

- ・運転士の2周継続、池袋運輸区構内からの朝出区場面の1周半継続。
- ・車掌の1周半継続。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

【運転士】

2. 平日48行路の複数継続乗務を解消すること。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

(運転士)

◆継続乗務行路を設定した理由はなにか？

◆48行路では複数回の継続乗務があるが、それについても同じ考え方なのか？継続乗務を設定せざるを得なかったのか？

◆出区からの1周半の継続乗務は気持ちや生理的にも余裕がない。継続乗務の解消は可能か？

◆現場との意見交換は行っているのか？

(車掌)

◆継続乗務を設定した理由は何か？

組合

◆行先地での時間の確保と、全体の拘束時間を短くするためである。

◆意図して設定しているものではない。他の行路とのバランスをみて行路を設定している。

◆出来ないことではない。運用課としても現場とトレースしているが、否定的な意見ばかりではない。職場と意見交換をしている。

◆行先地の時間の拡大のためにやっている。必ずしも継続乗務を設定する理由はない。

◆行路の作成方法を工夫している。睡眠を目的とした乗務の中断時間の拡大のために朝、夜時間帯に設定している。

○行路平均(前ダイヤからの比較)

平日 5時間56分→6時間 9分

休日 6時間49分→6時間54分

会社

2. ダイヤ改正後、食事時間にゆとりがないため、食事を目的とした乗務の中断を50分以上とすること。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

◆食事を目的とした乗務の中断の拡大の考えはないのか？

(運転士)

◆6周設定行路は食事を目的とした乗務の中断時間は実質40分、他の部分は20分ほどしかない。大崎駅近傍では食事をするにも苦勞をしている。

◆食事を目的とした乗務の中断が夕方の早い時間や、夜遅い時間に設定をされていることから、時間の調整は出来ないのか？

(車掌)

◆引き続き50分以上の確保をもとめる。

組合

◆列車ダイヤに合わせて最大限必要な時間は確保していきたいと考えている。規程に合わせるのではなく、5~10分上回るように設定している。

◆最大限配慮はしている。いろいろな工夫をして拡大をしていきたい。

◆一斉に食事をとらならないが、規程上17時~21時に合わせて行路を設定している。

◆現行のダイヤで出来る範囲で設定している。

会社

その2へ



10月28日開催 東地申第19号

【その2】

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【大崎運輸区】団体交渉を行う！

【運転士】

1. 平日・休日33行路(明けで田町駅折り返しがある行路)は泊り場面5周で行路設定すること。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

◆泊まりで6周であり、他の行路とのバランスが悪い。解消は出来ないのか？

◆休日の33行路、34行路、35行路とのバランスが悪いので解消できないのか？

◆田町駅に分岐器を設置したがいつから使用開始となるのか？

◆明けでの周回を減らすなどの対応は出来ないのか？

組合

◆33行路は現場とのトレースでも意見は出ている。泊まりを5周にすると他の行路に影響が出ることから難しい。

◆出勤時からの乗せ方を見ていかないといけない。

◆まだ決まっていない。決まり次第お知らせする。

◆次期改正ではこのような行路を設定しないように検討している。

会社

3. 平日12行路の出勤時刻を10時以降にすること。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

◆12行路の出勤時刻を遅くすることは可能か？

組合

◆単発日勤を解消するために設定している。出勤時刻を遅くすると他の行路への影響がでるため、現行ダイヤでは難しい。

会社

4. 睡眠を目的とした乗務の中断を拡大するために大崎駅出区場面において、青出区・緑出区を設定すること。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

◆現行37行路赤出区・39行路青出区担当を、37行路青出区、39行路赤出区担当に変更は出来ないのか？

組合

◆JETSの作業ダイヤを勘案して設定しているが、出区時間が近いので検討の余地はあると考える。

会社

【車掌】

1. 平日130行路の大崎駅において夕方における食事を目的とした乗務の中断を遅い時間に設定すること。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

◆夕食を目的とした乗務の中断時間(16:42~17:26)が、出勤して1周乗務後に設定されている。その後の乗務間合いが20分程度しかないことから、2、3周乗務後に夕食を目的とした乗務の中断を設定できないのか？

組合

◆現行のダイヤで夕食を目的とした乗務の中断を遅い時間に設定するとなった場合、拘束時間を延ばすことでしか対応出来ない。必ずしも1周乗務した後に設定するものではない。

会社

その3へ



10月28日開催 東地申第19号

【その3】

2021年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ【大崎運輸区】団体交渉を行う！

2. 平日・休日の日勤行路については5周乗務とすること。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

◆平日、休日の日勤行路で6周乗務行路は体力的にも負担となることから解消できないのか？

組合

会社

◆現在平日に7行路、休日に5行路設定されている。現行ダイヤでの解消は難しい。次期ダイヤ改正で変更があれば検討していく考えである。

3. 池袋運輸区乗泊については、到着順に起床するように行路設定を行うこと。

回答:列車ダイヤの設定は効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

◆現行、池袋運輸区泊は138、141、139、140行路の順に起床をしている。翌日の担当列車を持ち替えることにより、到着順に起床することになるから変更は出来ないのか？

組合

会社

◆提案の時点では到着順に起床する行路設定となっていたが、現場の意見をもとに現行の行路になっている。持ち替えると、現行で便乗～本務の1周半乗務が、本務～本務の1周半乗務になってしまう。渡り行路もあるため時間に余裕を持たせた行路設定としている。引き続き行路のバランスを見ながら行路を作成していく。

◆到着順に起床する行路作成は出来ないのか？

◆山手線においてはそのような行路作成は可能である。

【設備】

1. 大崎駅内回りホーム品川方に乗務員専用のトイレを設置すること。

回答:大崎駅内回りホーム品川方にトイレを設置する計画はない。

◆大崎駅内回りホーム品川方にトイレを設置しない理由は何か？

組合

会社

◆大崎運輸区のホーム詰所は階段を上ったところにあることから、現行の設備で対応できると考えている。

◆継続乗務や、運休整理に伴う継続乗務が発生をしている。内回り乗務時、池袋駅を出るとホーム上にトイレが設置されている箇所がしばらくない。

◆昨今の経営環境をみても品川方ホームにトイレを設置する「相当な理由」はないと考えている。しかし、必要な設備については今後も整備をしていく考えである。

◆どこにトイレの設置を希望するかは人によって違うが、今回は意見として承る。

鉄道の安全性、専門性、働きがい向上のために
職場から運動を推し進めよう！