

2月21日 東地申第46号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行なう! その①

✓【共通】

1. 新宿運輸区の運転士・車掌の標準数を明らかにすること。

回答: 現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえ、現業機関における業務量については、年間を通した平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当たりの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

組 合

- 必要な要員が確保されているのかが分からないため、標準数で示すべきだ。
- 職場では休日出勤が増加している。

会 社

- 柔軟な働き方の考えでは、今までの示し方ではそぐわないため、提案箇所体制で示している。また、必要な要員については責任をもって要員は確保していく。

必要な要員については会社が責任をもって確保することを確認!

2. 新宿運輸区の運転士・車掌における、乗務員の業務等の見直しの変更点及び乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更点について、以下の通り明らかにすること。

(1) 徒歩時間

- ① 各駅の詰所から乗継箇所 ② 各本区から乗継箇所(準備・整理)

(2) 入出区における時間

回答: 安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら見直しを行うものである。また、必要な労働時間は確保して行く考えである。

3. 交番作成、在宅休養時間拡大の観点から引き続き遅・早出勤の数を同数になるよう目指し行路作成を行うこと。

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。

- 早出勤と遅出勤が同数ではないが、変化は何かあるのか?
- 早出勤を解消できる見込みはあるのか?

- 【運転士】早出勤が単独で5行路ある。朝の列車本数が多いことから変更は難しい。
【車掌】中央線の輸送体系の変更により日勤は削減したが、大きな変更はない。
- 早出勤の設定が必ずしも好ましい状況がないという認識を支社では思っていない。可能な限り配慮をしていく考えである。

➤➤ その②へつづく

2月21日 東地申第46号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行なう! その②

4. 運転士、休日1012行路、便3920E、車掌、休日32行路、便1820E 国府津～東京間の便乗を解消すること。

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。

➤ 【運転士】緑出区が便乗となった理由は何か?

➤ 養成区ということもあり、教育の観点からも担当すべきである。

➤ 【車掌】なぜ便乗を設定したのか?

➤ 横浜支社と調整をし、国府津の車両の滞泊が変化している。本務は熱海運輸区で、先に国府津に入区していることから行先地の時間、実睡眠時間の確保の観点から設定した。

➤ 便乗であっても、信号や線路をみることはできる。全体のバランスを見ている。

➤ 便乗で東京まで行き、東京口の乗務の本数を維持するために設定した。国府津始発の列車が1時間以上ないことから便乗としている。

5. 羽沢横浜国大駅乗継時間を2分以上確保すること。

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。

➤ 状況の把握の結果は何か?

➤ 羽沢横浜国大～武蔵小杉駅の運転時分を停車時分に充てられないのか?

➤ 一昨年から調査をしている。通常と違い機器整備後の前面確認の作業がある。引き続き調整はしていく。概ね1分15～30秒で発車できるという認識である。

➤ 他会社との調整も発生する。今改正で拡大できるものについては拡大をしている。

✓ 【運転士】

1. 以下の行路の乗継時間を拡大すること。

① 平日1014行路国府津駅場面4831Y～回2649M

② 休日1015行路国府津駅場面4831Y～2842Y

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。

➤ ①は着発27分 ②は着発22分しかない。拡大はできないのか?

➤ ②は実質3分しかない。トイレにも行けない状況である。

➤ 輸送の安定性という観点では懸念があるが、行路全体のバランスをみて設定している。

➤ 後行路で夕食時間を確保する観点から設定をした。区所と意見交換しながら進める。



2月21日 東地申第46号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行なう! その③



2. 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1002行路国府津駅場面1586E～回1853E
- ② 休日1004行路新宿駅乗継場面4522Y～4523Y

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

➤ ①は実質39分 ②は着発40分しかないため、拡大できないのか?

➤ 他区とのバランスをみたうえで行路を設定している。②については、大船でも食事時間を確保できると考えている。

3. 2021年度検証交渉で求めているが、大宮口の乗務が各行路に振られているため、輸送の安定性と教育の観点から大宮口乗務を1つの行路にまとめること。

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。

➤ 1つの行路にまとめられない理由はあるのか?

➤ 教育の観点から1つの行路にまとめた方が良いと考えている。

➤ 今改正から、平日は東大宮センターからの湘南号2本の入出区を設定したため1つの行路にまとめるのが難しい。休日は1つの行路にまとめている。

➤ 1つの行路でまとめる方が、習熟が早いとは考えていない。定期的に乗務する方が習熟するという考えも一方ではあると考えており、ケースバイケースである。

4. 教育の観点から国府津駅8番出区及び国府津駅～小田原駅東海道貨物線の乗務機会を設けること。

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。

➤ 設定できない理由はあるのか?

➤ 国府津泊が2行路あるが、行路に組み込める列車がない。支社としても設定したいと思っているが、調整がつかなかった。

➤ 訓練についても区所から要望があれば行う考えである。

2月21日 東地申第46号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行なう! その④

5. 平日、休日1014行路321Mの長時間乗務解消へ向け東京駅、国府津駅場面で乗継交代とすること。

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。

- 田町センター～東京～熱海と3時間近い乗務となるため、途中駅で乗り継げないのか?
- 意見としては聞いている。横浜支社と調整をしたが、調整しきれなかった。

✓【車掌】

1.以下の行路において、夕食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4行路 3140M～客回5151M ②平日、休日12行路 改46M～改53M
- ③平日33行路2858Y～2867Y

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- 食事時間を拡大できないか?
- 中央線の輸送体系が変更となるものの、①、②については変更がないので難しい。③については、湘南23号の時刻変更に伴うものである。ダイヤや車両運用が変更となる場合には引き続き検討をしていく考えである。

2. 平日45行路2520Y～2525Yは新宿駅での朝食を目的とした乗務の中断を拡大すること。

回答:乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

- 検討したことは何かあるのか?
- 他支社とも調整をしたがダイヤが変わらない限り難しい。他の行路と差し替えると拘束時間が延びてしまう。

3. 以下の行路の拘束時間を短縮すること。

- ①全日1行路 ②全日13行路 ③平平、平休45行路

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。

- 拘束時間が延びているが短縮できないのか?
- ①、②は優等行路であり、担当列車が変わったことにより拘束時間が長くなっている。やみくもに拘束時間を長くするのではなく行先地の時間をみている。③は現行のダイヤでは難しい。

2月21日 東地申第46号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行なう! その⑤

4. 以下の湘南新宿ライン行路における乗務キロを平準化すること。

- ①平平33行路 ②平平、平休45行路

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。

- 2行路ともに乗務キロが他の行路と比べて長いことから、平準化すること。
- 睡眠時間・食事時間の確保をした結果、バランスをみて行路を作成した。乗務キロですべて判断するものではない。

5. 中央線特急列車における改札区間の見直しについて会社の考えを明らかにすること。また、必要な改札業務について引き続き確保すること。

回答:現時点において、一人乗務を基本とした乗務体制を変更する考えはない。

- 甲府～松本駅間の改札がなくなった理由は何か?
- 5050M は団体のお客さまも多く、業務量が多いことは認識しているのか?
- 中央線特急の輸送体制の見直しにより、八王子・長野支社とで乗務分担を行った。
2020年3月で90%、現在では98%が事前購入であり改札区間の見直しを行った。
- 支社としても認識はある。乗務日報等で報告をして欲しい。

6. 特急湘南号全区間1人乗務を判断した根拠を明らかにすること。また、東海道旅客線の特急列車に乗務しない新宿運輸区車掌は安全の観点から中間ドア扱いは行わないこと。

回答:新たな着席サービス導入後の業務量などを勘案し、効率的な業務執行体制としている。なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

- 1人乗務が可能な根拠は何か?
- 中間ドア扱いについては行うのか?
- 新宿口では行っていないが、東京口では業務量調査を行った。9割以上がチケットレス利用のため、このような判断をした。
- これまで通り、新宿発の湘南号では貨物線運転となるため、大船駅は通過する。異常時、運転線路変更・臨時停車乗降扱いがある場合には最後部運転台でドア扱いをしてもらって構わない。

2月21日 東地申第46号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ【新宿運輸区】団体交渉を行なう! その⑥

7. 営業カバン導入の経緯を明らかにすると共に現場実態に即した使用方とすること。

回答:引き続き、公金の確実な管理を行うために継続して利用していく。

- 変更や改良は行わないのか?
- 具体的な改修は何か?
- 2度締めは減少したのか?
- 今後も改良は行うのか?
- 導入から2度締めが発生したこともあり、改良を行っている。
- 小銭が挟まらないようにマチの改良を行った。
- 若干減少傾向ではある。目的は公金と私金の区別である。
- 今後も現場の社員とアイデアを出しながら意見交換を行っていく考えである。

✓【設備】

1. 羽沢横浜国大駅詰所内に女性用トイレ拡大を要請すること。

回答:羽沢横浜国大駅乗務員詰所内に女性用トイレを増設する考えはないと聞いている。

- 調整をしたことは何かあるのか?
- 横浜支社から相鉄に伝えている。寝室や一般のトイレなどの利用も選択肢の1つである。

2. 小田原駅乗泊の男性、女性用寝室を拡大すること。

回答:小田原駅乗泊の寝室を増設する計画はないと聞いている。

- 増設できない理由は何があるのか?
- 増設できるようなスペースが現状ではない。移設の計画等もないと聞いている。

3. 高輪ゲートウェイ駅から田町センターまでの指定通路について安全に歩行できるよう整備すること。

回答:高輪ゲートウェイ駅から田町派出所への歩行ルート整備を行っている。

- 具体的に歩行ルート整備とはどのようなことを行ったのか?
- 今回の歩行ルートは資材搬入の車両と同じであるため、白線を引く等の整備を行っていると聞いている。引き続き必要な整備は行う考えである。
- 高輪ゲートウェイ駅から徒歩は決定なのか?
- 指定通路は区が決めるので変更もあり得る。