



10月6日
東地申7号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ

その1

【池袋運輸区】団体交渉を行う！

【運転士】

1. 平日307行路は東総セより赤出区から1周半の乗務となり、労働時間Aが3時間近くになる。平日307行路を7時33分で664G乗り出しとし、次の行路の朝の乗務の中断時間を以下の通りとする

①358行路 511G(7:16)→709G(8:17)

②372行路 629G(8:26)→861G(8:50)

③364行路 605G(8:14)→835G(8:47)

④374行路 739G(8:58)→709G(9:31)

(回答)列車ダイヤの設定や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

(組合) 1周半乗務後は食事を目的とした乗務の中断時間が20分程度しか無い。1周半の乗務後には食事を目的とした乗務の中断時間を拡大して欲しい

(会社) 出区から1周半は現在10行路ある。時間の取れる行路に関しては設けているが、全てを改善するとその他の行路への影響は大きい。

(組合) 平日307行路の出勤時間の変更は可能か

(会社) 可能ではあるが、やみくもに拘束の時間を延ばすことにつながるため考えていない

(組合) 大崎出区後の1周半乗務の後は余裕を持った時間が欲しい。徒歩時分が往復で18分かかると実際に2分しか詰所にいれないことになる。体調やトイレなど乗務に対する集中力が求められるので考えてほしい

(会社) 貴側の意見としては承る。全て改善できることはないが出来る限りは検討していく

**食事を目的とした乗務の中断時間の確保については可能な限りやっていくことは変わらない
会社の考え方としてやみくもにも拘束時間を延ばすことは考えていない 確認！**

2. 休日309行路の乗務列車を下記の通りとすること。

(1周目)917G (2周目)1009G

(3周目)1217G (4周目)1327G (5周目)1523G

(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) 2周連続乗務はやらない方向で検討をできないか

(会社) 2周連続乗務により拘束時間の短縮の観点から一定の効果はある。区所からは意見は頂いている。拘束時間は7時間46分であり、他の行路に比べて短い

(組合) 2周乗務は乗務員の負担が大きい。2周連続乗務の根拠は拘束時間の短縮のみか

(会社) 他の行路の行先地時間の確保の拡大もある

2周連続乗務については次期ダイヤ改正で検討していくことを確認！

10月6日
東地申7号**2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ****その2****【池袋運輸区】団体交渉を行う！**

3. 休日375行路明け場面において、現行大崎担当の829Gを赤出区から池袋運輸区が担当し、現行池袋369行路の768G大崎～大崎を大崎運輸区の担当とすること。

(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

(会社)区所からも意見としてはもらっている。大崎～池袋の便乗はなくなる。技量維持の観点からも大崎運輸区との比率は決まっていないが慎重に判断をしていく

4. 来年以降の山手線のダイヤで1周65分、パターンダイヤにする計画があるのか明らかにすること。

(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、設備条件を考慮して作成している

(組合)来年以降パターンダイヤは検討しているのか

(会社)将来的には高輪ゲートウェイ駅の乗降人員の増加やホームドアの導入により変化することはあるが現時点ではその考えはない

(組合)閉そくレピーターの撤去が進められているが運転時分の見直しに影響はあるのか

(会社)閉そくレピーターの撤去と運転時分の見直しは別である

【車掌】

1. ゆとりを持った食事時間とするため、以下の平日行路の食事を目的とした乗務の中断時間を60分とすること。

①253行路 1608G (17:12) → 1760G (17:53)

②258行路 1736G (18:06) → 1880G (18:47)

③267行路 1680G (17:39) → 1708G (18:20)

(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)現状泊まりで22行路中13行路、日勤で5行路中3行路が食事を目的とした乗務の中断時間が45分を切っている。アンケートでは40分では短いとの結果も出ている

(会社)食事を目的とした乗務の中断時間が短いことは支社としても把握はしている。食事時間を拡大すると拘束時間が延びてしまうことが現実としてある

(組合)業務を行う上でも食事時間は重要である

(会社)少しでも改善していくことには変わりはない

乗務員勤務制度の見直しにより拘束時間が延びている現実、食事時間や睡眠時間の拡大をすることを主張！



10月6日
東地申7号

2020年度ダイヤ改正検証についての申し入れ

その3

【池袋運輸区】団体交渉を行う！

2. 以下の平日行路の睡眠を目的とした乗務の中断時間を実質6時間とすること。

①259行路	2234G (23 : 51)	→	508G (5 : 31)	5時間40分
②260行路	2268G (0 : 05)	→	509G (5 : 39)	5時間34分
③266行路	2362G (0 : 16)	→	510G (5 : 42)	5時間26分
④267行路	2300G (0 : 31)	→	614G (6 : 00)	5時間29分
⑤269行路	2376G (0 : 43)	→	616G (6 : 10)	5時間27分

(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)大崎運輸区泊だと徒歩時分もあり、睡眠を目的とした乗務の中断時間が短い

(会社)規程に基づき5時間以上は確保している。また、到着順に起床できるように行路を設定している

(組合)他に睡眠を目的とした乗務の中断時間の確保に策はあるのか

(会社)夜だけ2周や1周半の乗務をするなどが考えられる

旧品川運転区宿泊の検討を依頼する！

3. 日勤6周・泊り6周半、明けの3周半が発生しており乗務員の安全・健康・ゆとり・働きがいの観点から、行路を増とすること。

(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。

(組合)乗務員勤務制度の見直しにより負担が増え、職場では皆、口を揃えて疲れたと言っている。行路の増などは検討できないのか

(会社)現状のダイヤ設定では行路増とする考えはない

(組合)効率性と言うが、効率性だけが追求されていないのか

(会社)効率性と働きやすさを考えている

(組合)大崎運輸区との持ち替えでバランスが取れる行路が設定できるのか

(会社)毎回、検討すべきことはやっている

【設備】

1. 池袋駅7・8番線乗務員用のトイレについて、小しか出来ない状態が1年半も続いている。時間僅少の乗務が多く使用頻度も高いため、早急に修理すること。

(回答)池袋の駅7・8番線に設置している社員用トイレについては、修繕済みである

(組合)使用ができなくなって1年半も経過して使用ができるようになった。乗務員の利用頻度も高い箇所であり、必要な設備はしっかりと整備をするべきだ

(会社)区所からもそのような意見は頂いている。線間に配管があるなど施工に関して検討する時間があった。今後も必要な設備は整備していく

必要な設備については整備をしていくことを確認！