



11月11日開催東地申第77号

(その1)

「2024年3月ダイヤ改正検証について」の申し入れ 「田町運転区」団体交渉を行う！

1. 平休・休休131行路の着発時間の「発」時間はどの列車であるのか明らかにすること。

回答: 回2823Mの発車時刻となる。

組 合

- ◆何故にこのような設定にしたのか。出区を出してきても自分の担当は後続列車になる。
- ◆回送2823Mを旧国府津運輸区で持てば131行路の睡眠時間が拡大すると考えているがどうなのか。
- ◆本所での着発を紐解いていくと、回送2823Mは入換車両であり、列車で考えれば1838Eで着発を取るのかどうか疑問視されている。仮に1838Eで取れば、何本出区しようが着発詐欺になってしまう。本来は出した人が回すのが望ましい。
- ◆国府津駅詰所が雨漏りしている。
- ◆出区場面で回送2823Mは、最後の列車なのか。
- ◆実際は風呂に入れば睡眠時間が削れていく。4区の特殊性はあるものの少しでも改善の余地はあるのか。
- ◆横浜支社には強めに伝えて頂きたい。約2キロの入換は負担が大きい。
- ◆旧新宿運輸区は休平を持っている。平休と持ちかえで新宿が出すのも手ではないか。今回はこのような形であるが少しでも睡眠時間の拡大を目指し出区担当が変わればそのまま出していくのが望ましい。
- ◆せっかく作ったのに年休行路になってはダメである。引き続き検討していくという事でよいのか。

会 社

- ◆131行路については出区の1838Eを担当してもらう。その後下り列車を担当してもらいたい。
- ◆駅から国府津車両センターまで離れていて車両に乗って移動するのが望ましい。
- ◆出来れば出区した人がそのまま持っていくのは望ましい、発前監視が付くので出来るだけやりたくはない。平日はないが休日に発生する。作り出したくて作っているわけではない。
- ◆国府津駅詰所も間内改良を行っている。全体を把握しながら解消出来るか考えていく。
- ◆まだ残っている。出入り箇所が違ってくる車種と、線区を考えていかなければならない。列車をどのように振っていくか難しい箇所である。
- ◆全体の列車ダイヤを見ながら考えていく。現状は解消したいが変えられない。
- ◆国府津車両センターは東海道線の使命をかなり抱えている所である。終わりが遅くなる認識である。
- ◆設備条件なり列車本数なりで出区のみよりも、そのまま乗務を担当した方が良いが、条件を加味しながら極力本線運転士が出られる方が良いと考える。
- ◆その通りである。

2. 113行路明け場面の長時間労働を是正すること。

回答: 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を策定している。

組 合

- ◆113行路の明け場面の認識はどうか。
- ◆現場の中で作ってきたが、当初は品川駅で区切ったこともあり、首都圏本部とどのように考えるのか。
- ◆遅れたら休まず乗りっぱなしになる。
- ◆規程に沿っているだけでは駄目である。どこかで誰かがストップを掛けなければ駄目だ。起床時刻が4時13分で退区が9時27分、労Aが5時間14分。折り返し20分で切れてはいる。認識は職場とすり合わせて頂きたい。
- ◆規程の13条では3時間を超すと乗って来た時間に等しい休憩時間を設けるとなっている、そうすれば拘束も長くなってしまふ。途中で切った方が使いやすい。現場で誰の声を聞いているのか。

会 社

- ◆茅ヶ崎出区から4時間程度、クロスの提示場面では品川駅で切っていた。区所とコミュニケーションを取る中で、変えてきた。
- ◆規程としては問題がない。メリハリのある行路を区所として作りたいとの意見があり、区所の判断に任せている。
- ◆3連休の前ということもあり、早めに上がらせたいとの思いがあると聞いている。
- ◆出された意見は次のダイヤ改正に検討としていく。平準化が良いのか職場と話していく。
- ◆一般的には計画副長なりダイヤ改メンバーを通じて行っている。

その2へ



11月11日開催東地申第77号

(その2)

2024年3月ダイヤ改正検証について」の申し入れ 「田町運転区」団体交渉を行う！

2.113行路明け場面の長時間労働を是正すること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を策定している。

組合

- ◆まず現場では教えてもらえない。内容は幅広く伝えて欲しい。トレースではTeamsで「食事時間・睡眠時間の拡大はお断りします」となっている。
- ◆満遍なく平準化した方が良い。現場の意見の集め方とコミュニケーションの取り方を分かりやすくした方が良い。
- ◆首都圏本部として113行路の明け部分が長いと認識しているのか。
- ◆現場から行路案が上がって来た時に何かアドバイスするのか。
- ◆今後、指導する点で課題はあるのか。

- ◆元からかなり変わってしまうと交渉にならない。権限移譲の中で現場社員の声を聞いて頂きたい。
- ◆尾久回しは教育上必要であるが、年休行路になってしまうのはもったいない。次回の改正ではこの様にならないようにして頂きたい。
- ◆現場の声は掴んで次期に活かして頂くために、職場には伝えて頂きたい。

会社

- ◆区所ではアンケートなど行っていて、トレースで出た意見は計画副長を通じて反映する。今後のやり方は区所と調整していく。
- ◆声の集め方をどのような形が良いかを考えていく。

- ◆長いと認識している。

- ◆コミュニケーションを取っていて、規程上問題はないのは伝えている。
- ◆業務移管なので、我々がやってきたことを移管する。色々なお願いをするし、あまり口を出すと移管にならないので、一定程度のルールと説明は行っている。
- ◆コミュニケーションを取っていく。

- ◆区所には伝えていく。

- ◆了解した。

3.来宮駅・早川駅等ホームがない箇所での折り返し時間は7分以上とすること。

回答:列車ダイヤは、お客さまのご利用状況や車両運用、設備状況等を考慮して設定している。

組合

- ◆ホームが無い箇所の折り返し時間について、首都圏本部の認識は。
- ◆7分の限界値で取っている。来宮駅や早川駅はホームの設定が無く、来宮駅上り1番に到着すると、エンド交換時に外を歩く。下り1番線に着くと隣接に伊東線があり車内を歩く。233系で貫通路が閉じられていると時間が掛かる。早川駅の着発線も雑草が多い時期は歩けなくなり、車内を歩くようになる。出来る範囲で時間を拡大すること。
- ◆余裕がある運用を作り出すことが必要である。休日行路で回ってこない。

- ◆やみくもに7分にしないこと。
- ◆少しでも拡大できるように作成すること。

会社

- ◆ホームの有る無しに係わらず、必要な時間は確保している。
- ◆来宮駅は外を歩くのも認識している。早川駅でエンド交換時に貫通の鎖錠も確認して頂いている。現場からも声を聞いている。可能な限り拡大に向けて考えている。

- ◆中々乗らない行路であると同時に、新人は来宮・早川行路に緊張感を持っている。お客さまのご利用状況や車両運用によるが、拡大できる所は作成していく。
- ◆全体のバランスを見ながら増やせるものは増やしていきたいと考えている。
- ◆増やせる所はバランスを見ながら検討していく。

検証を積み重ねゆとりを持った行路を目指そう！