



8月5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】を行う! その1

ダイヤ改正から5カ月が経過し、職場では安全・安定輸送を心掛け奮闘をしています。今ダイヤ改正においても乗務員勤務制度の見直しによる「多様な働き方の実現」「効率性の更なる追求」を基に行われています。東京地本は、組合員が安全・健康・ゆとりを確保したうえで、働きがいを実感できるダイヤ改正としていくために、設備面を含めた作業環境の実現を求め各分会において検証運動を展開してきました。

「新型コロナウイルス」の感染拡大に伴い、多くの線区で利用者が減少している最中でのダイヤ改正となりましたが、私たちはエッセンシャルワーカーとして安全の確保を第一に公共交通機関としての社会的責務を果たしています。しかし、乗務員勤務制度の見直しにより、効率性が追求された乗務員の業務量は変わるものではなく、むしろ安全やサービス品質の低下に対する精神的負担も高まっている中で業務をしていると言っても過言ではありません。

ダイヤ改正の検証を通じて、次期ダイヤ改正では各系統や各線区で抱えている課題を解消することで、鉄道の安全と組合員の健康・働きがいを実現するために東京支社に対し以下の申し入れを行いました。

【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。
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。
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分を6分以上確保すること。

【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。
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。
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。
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。
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。
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。
7. 平日4526Y南部電留の入区電車が、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。
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。



8月5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】を行う! その2

【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～改札53M
46Mの担当を他区と持ち替えれば問題が解消する。

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を見直しすることで消できる。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。

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。

【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。
- 2. 羽沢横浜国大駅寝室における瞬停・停電を改善すること。
- 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。