

東地申 第22号
11月21日 開催

平成30年3月ダイヤ改正検証の申し入れ【大田運輸区】

その1

【運転士】 1. 平平229行路の出勤時間を17時以降とすること。

(回答) 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成している。

(組合) 229行路は北行の蒲田行き最終電車を担当しているが、出勤が15時台と早い。

(会社) 夕食を目的とした時間を確保しており、入区が遅い分明けを軽くし行路のバランスは取れている。

(組合) クロス提示段階では、他の行路で出勤が早い割には、0時台まで乗務する行路があった。それを直すために229行路の出勤が早くなってしまった。改善しなければいけないという考えはあるか。

(会社) 理想像からすれば、終電を担当する行路を出勤遅くするなど、なるべく平準化していくなどあるが、列車ダイヤに基づいて行路作成しなければならないので全てがそうはならない。全体のバランスを見ながら行路作成した結果である。とはいえ、明け場面で軽減しているので理解してもらえと思う。

(組合) 泊り場面で9時間乗務し、終電車を担当する。終電車は精神的にも肉体的にも負担がある。他の行路とのバランスはとれないか。

(会社) まずは規程に基づいて行路作成していく。配慮はするが、京浜は稠密線区であり規程の縛りがある。可能な範囲内で睡眠時間を確保し、必要な行先地時間を確保していく。

現場の意見を尊重した行路作成を求める！

2. 平日235行路、南浦和駅場面において、825C~710Aの乗継時間を拡大すること。

(回答) 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成している。

(組合) 異方向の乗継ぎのため移動をすれば、実質詰所にいれる時間は10分程度しかない。

(会社) この行路は蒲田場面で朝食を目的とした時間を設定している。そのあとに蒲田入区もあり、変えたとすれば、蒲田スルーにせざるを得なくなる。

(組合) ダイヤ乱れ時に乗継げない時のリスクは考えていないのか。

(会社) 現時点の乗継ぎ時間に対応できないことはない。遅れた場合は当直の指示を受けてほしい。

(組合) 朝の南浦和駅は混雑していて、コンコースもホーム上も歩くのに時間がかかる。ゆとりが必要だ。

(会社) 南浦和の混雑は認識しているが、余裕時間を設定すれば、その分拘束時間も増える。バランスを見て行路作成していく。

3. 平休239行路、休休239行路の睡眠時間を拡大すること。

(回答) 列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路作成している。

(組合) 239行路は北行の赤羽終を担当しているが、睡眠時間は6時間ギリギリしかない。この間の経緯で平日の明けは赤出区から便乗してきたが、休日は赤出区のまま。解消に向けての考えはどうか。

(会社) 終電が遅れることがあり苦労は理解する。休日は出区を担当するが、明けを軽減しており、十分対応できる。

(組合) 終電は遅れることが多々あり、余裕が必要だ。

(会社) 行路設定上は遅れを勘案してということにはならないが、今回のように便乗にすることで実枕分は増やすことができる。まずは規程上の6時間とれることが大事であり、その上で配慮を考えていく。

明けの乗務のためにも睡眠時間の確保は必要だ！

その2に続く