

東地申 第37号
2月8日 開催

「平成31年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【中野車掌区】その1

1. 列車遅延時の乗務運用や、出場番線誤り防止の観点から、緩行→メトロ→緩行、メトロ→緩行→メトロとなる行路は作成しないこと。

(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) 現行も改正後もこのような設定はないが、設定しない根拠は何か。

(会社) 便乗を挟む行路はある。根拠は列車ダイヤの設定や輸送施策、乗務員勤務制度を勘案し行路を作成している。

(組合) リスク管理の視点から申し入れている。出場番線の誤りや遅延時に飛びつけないリスクがある。

(会社) 行路作成の手法の一つであり、一概には言えない。

(組合) お客さまのためにも遅らせたくないという思いもある。リスクとしては大きなもの、その認識は図れないのか。

(会社) 認識は同じだ。どう形に表すかの違い。**リスク管理のために行路作成に反映することを求める!**

2. 津田沼4番線・中野5番線の段落ち、津田沼4番線→5・6番線、中野5番線→1・2番線など、移動に時間を要する乗り継ぎの場合は、最低でも着着20分以上確保すること。

(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) 現行は20分以上あるが改正後は、津田沼4番線での乗り継ぎが14分になっている。設定した根拠は何か。

(会社) 行路はバランスを見なくてはいけない。食事を目的とした乗務の中断や折返し時間を考慮して作成している。

(組合) 津田沼駅でのトイレなどの設備は把握しているのか。14分だと徒歩時分を除けば2分しかない。

(会社) 設備は把握している。トイレの時間は設定していない。その中で行ってほしい。

(組合) 中野駅では8時～9時の間は5番線から降りる階段が混雑しており、歩くのも困難だ。行路に反映させるべきだ。

(会社) 全部が全部は難しい。そこも踏まえながら行路は作っていく。

今ダイヤ改正以降も検討していくことを確認!

3. 夕食を目的とした乗務の中断は、着発60分以上確保すること。

(回答) 乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

(組合) 食事をするには駅の外に買いにいかなくてはならない。40分だと厳しいのが現実だ。

(会社) 一律に何分以上とは言えないが、確保できるように意識しながら作っている。今後もそのようにしたい。

(組合) 駅の特状の視点も入れなくてはならない。駅の外に出るまでに時間がかかることを理解しているとは思いますが、加味すべきだ。駅の要員が減り、ホームやコンコースを歩く乗務員が声をかけられることが多く、お客さまからの要望が増えている。そのようなことも組み入れなくてはならない。

(会社) その通りだ。最大はお客さまへのサービスが満足されるかだ。かといって乗務する人に全部しわ寄せがいくことではなく、それを埋めるのが現場とのコミュニケーションだ。お客さまの流動や街の変化も組み入れながら進めていきたい。

4. 習志野運輸区泊行路は、駅から運輸区まで距離があり、睡眠時間が削られることから、睡眠を目的とした乗務の中断を最低でも着発6時間確保すること。

(回答) 乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

(組合) 駅から習志野運輸区までの徒歩時分はどれくらいか。 (会社) 19分。

(組合) 19分かかれば、実睡眠はその分削られている。そこは加味されないのか。

(会社) 基本的には到着順から寝ている。列車ダイヤもあり、一律6時間は難しい。

(組合) 5時間の内に往復で約40分かかっている。決して少ない時間ではない。

(会社) 場所を加味するのは難しい。列車ダイヤがある中で、できない部分もある。

睡眠時間の重要性は一致!

適正な睡眠時間を求める!

働きがいの実感できるダイヤ改正を職場からのたたかいでつくり出そう! その2へ続く