



2024年12月26日
第110号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

「2025年3月ダイヤ改正および業務執行体制の見直し」について 提案を受ける①

実施内容 (1) 乗務員運用および行路数を見直す
(2) 管理体制等を見直す

実施日 2025年3月15日 (ダイヤ改正日)

その他 乗務員による分割・併合を実施する(熱海駅)

| 箇所名 \ 施策内容 | 乗務員運用の見直し | 行路数の見直し | 管理体制等の見直し |
|--------------|-----------|---------|-----------|
| 川崎統括センター | ○ | ○ ※1 | ○ ※2 |
| 横浜統括センター | ○ | | ○ ※3 |
| 湘南・相模統括センター | ○ | ○ ※4 | ○ ※3 |
| 小田原・伊豆統括センター | ○ | | |
| 町田統括センター | ○ | | |
| 桜木町統括センター | ○ | | |

※1 南武線ワンマン化に伴う、車掌行路の消滅および、南武線増発に伴う運転士の+1による。

※2 南武線ワンマン化に伴う、車掌指導担当、車掌指導担当副長の配置解消

※3 DTAC 導入および臨時行路作成業務の減少に伴う、計画副長の配置解消

※4 車掌行路 ▲1 (平日) による行路数の変更

ダイヤ改正に関する乗務行路についての議論(総論)の主なものは以下の通りです。

| 組合側 | 会社側 |
|--|--|
| 2024年3月のダイヤ改正の検証申し入れで確認したことは次期改正で反映された行路になっているか? | 乗務割交番作成規程に則った作成をしており、効率性と働きやすさも両立をめざして作成している。 |
| 次期改正での乗務行路のキロ数、枠数の増減や、出面数の増減に関しての変化点は? | ・ホームドア工事の進捗に伴い、疎開による回送キロを削減できた分を旅客列車の増発に回し、バランスを考えた。(横浜線) ・川崎統括センターの乗務+1は、南武線の増発に伴うものである。土休カット行路は、桜木町統括センターの運転士で1枠増える。 ・川崎統括センターは、南武線ワンマン化により車掌の乗務行路の枠が減るほか、車掌に関連する内勤業務等で一般変形等▲2となる。 |
| 次期改正での出退勤時間、食事時間、睡眠時間の確保に関する改善点はどうか? | 出退勤時間は規程に縛りはないが、効率性と働きやすさを見ながら作成している。食事時間・睡眠時間について、拡大できるところは調整しているが、拘束時間も伸びるので全体を見ての設定となる。 |
| 次期改正で「その他時間」の考え方に変化はあるか? | 「その他時間」の業務内容はニーズに基づきエリアが考えるもの。首都圏本部もニーズをくみ取りながら行路作成をしている。 |
| 次期改正で運転士による始発駅のドア扱い、案内設定作業に対する時間確保の考え方の変化はあるか? | 考えは変わっていない。可能な限り確保しているが、熱海など2分で行う列車を解消できなかった。 |
| 特殊行路や技量維持行路の設定の考え方は? | これまでと変わらず考えとして持っている。 |
| 短時間行路切り出しのための「行路分割機能」で、対象行路がコマ切れになってしまう改善については? | 短時間行路のニーズに対して、どうしても制約があり、自区のある駅でいったん降りる形の行路になってしまう。 |
| 他支社の乗務員基地再編に伴う休憩場所、宿泊場所、通路の変更、時分の変更があれば示すこと | 現状、横浜支社に伝わっているものは無いが、変更がある場合は、関係する区所に対して伝えていく。 |
| 他支社の乗務員基地再編に伴い、行路枠の授受が発生するのか? | 枠数の調整が発生しているか把握していないが、ライン管理の中で線区総体として見ている。 |
| ライン管理により行路作成業務の乗務員区への移管が行われているが、その成果や課題は見えているのか? | 担当が揃ったことで各支社の思いが集まり、線区全体で共有できる。これまでより効率的・スピーディに調整ができるようになった。 |

その②へ続く