

東日本ユニオン よこはま

J R 東日本労働組合
横浜地方本部
発行者/ 石垣 洋
編集者/ 教育・広報部

2020年3月ダイヤ改正の提案を受ける

14日、支社より「2020年3月ダイヤ改正について」の提案を受けました。提案の説明としての内容は以下の通りです。

◆大船運輸区

(組合) 運転士の部分で、日勤増の泊りが1増減となっている理由は何か。

(会社) ダイヤ改正のレビューにもある運行体系の見直して横浜編成が1時間に1本程度になるというところで、それに伴い成田エクスプレスの行路を作成したなかで泊り行路1減となっている。日勤を1増ということで枠計的には減になる。また具体的には夜の入区の2048M、朝の出区回2009Mは、列車としての設定が無くなっていることである。

(組合) 車掌の5.5キロマイナスの中身の理由は何か。

(会社) 成田エクスプレスとの兼ね合いで変化があるかと思っただが、新宿編成に乗務出来ることで、作り変えについては運転士ほど差が出なかった。5.5キロ減の数字については、実際に改正を向かって施策による変更があれば認める程度であると認識している。

◆茅ヶ崎運輸区

(組合) キロ数の増減はないが、車掌で日勤1減、泊りが1増についての理由は何か。

(会社) 育児介護行路を取得する方がいて2行路設定している。行路の作っていくなかで泊りの数が1つ増えた。形とすると日勤・日勤だったのが泊りになった。そして育児介護行路を増やして作成した。

◆国府津運輸区

(組合) 車掌は57.9キロ増えているが増減は変わっていないがその理由は何か。

(会社) 57.9キロは、改正に向けた施策のなかで関係支社との調整での認識である。

(組合) 運転士も増減なしの128.2キロ増えているがその理由は何か。

(会社) 運転士の方は100キロ超えということで、線区の総体で関係支社との調整したなかで出た数字である。

◆熱海運輸区

(組合) 車掌は20.7キロ増えているが増減は変わっていないがその理由は何か。

(会社) 東海道線・国府津と同様で関係支社との調整である。

(組合) 運転士のマイナス32.0キロもそうか。

(会社) その通りである。

◆川崎運輸区

(組合) 車掌は矢向から変更になり武蔵中原起点になるが、キロ数も変わっていると思うが、起点になって大幅な変更点はあるか。

(会社) 矢向車掌区は矢向の最寄りであって、川崎運輸区は武蔵中原の最寄りになる。この関係では基地の最寄りの駅が変わるので、乗り出す場所が変わる。出勤する場所も変わる。働く敷地も変わるということで、列車のダイヤに伴って行路を作成したなかでは、乗務キロは増えている部分と便乗で減っている部分が見えてるので、大幅な変化は無いが、変わるの乗務員基地が変わると言うことと、行路の中身については施策部分の増減があっただけである。

(組合) 運転士についてはどうか。

(会社) 運転士は最寄り駅・乗り出し駅が変わらないので、それほどの変更はない。

◆横浜運輸区

(組合) 車掌はマイナス 13.0 キロだがその理由は何か。

(会社) 京浜東北線 1 線多区の乗務員区なので、関係する大宮・東京支社とで行路作成で出た数字である。

(組合) 運転士については 166.4 キロマイナスだがその理由は何か。

(会社) 京浜東北線は改正で急いだ部分があったので、関係支社と調整したなかでこの数字が出た部分と、ダイヤ改正の施策に伴って減っている数字である。

◆鶴見線営業所

(組合) 今回のダイヤ改正で平日・休日ともにほぼ同じような、日中帯で言うと休日においては 2 本から 3 本に増えた部分がある。平日と同じようだと予測しているが、車掌で 1 日勤・運転士で 1 日勤増えているがその理由は何か。

(会社) 鶴見線営業所については、水曜日にある臨の部分の定期化にしたところからプラスのキロになっている。それを組み替えるなかで必要な行路数が増えたところである。

◆波動運用の見直し

(組合) 波動運用について、どのくらい増えているのか減っているのか。

(会社) 波動要員については、鶴見線での水曜日臨があった関係と、今回台風 15 号・19 号での臨時列車、あとはラグビーワールドカップでも臨は走っている。その分はプラスになっている要因である。

(組合) オリンピックの部分で、会社が検討している終電の延長についても予定した数なのか。

(会社) その通りである。

◆変更後の標準数

(組合) 標準数についてだが、大船運輸区 2 名減であるがその理由は何か。

(会社) 一概に成田エクスプレスと波動と言っても、全てを見ている数字が結果的に出た部分で、それに伴うのは成田エクスプレスであったり目に見える波動の部分であったりする結果である。

(組合) 茅ヶ崎運輸区車掌の 2 名増の部分については、泊りの部分と育児介護の行路ができたというところで良いか。

(会社) 新たに育児介護勤務者がなったので行路を作成した結果である。

(組合) 運転士 1 名増であるがその理由は何か。

(会社) 波動要員を見直した結果である。

(組合) 国府津運輸区車掌 1 名増であるがその理由は何か。

(会社) 波動要員を見直した結果である。

(組合) 相模原運輸区車掌 1 名減についての理由は何か。

(会社) 波動要員を見直した結果である。

(組合) 横浜運輸区運転士 1 名減についての理由は何か。

(会社) 土休日行路の見直した結果である。

(組合) 行路数が変わらないでもということか。

(会社) 行路について、平日は変更ないが土休日については変更があるので見直した結果になっている。

(組合) 鶴見線営業所は車掌日勤 1 増になっているが標準数の変更がない。理由は何か。

(会社) 車掌については水曜日臨の定期化と列車及び臨時波動要員の見直しと等精査した結果である。

(組合) 運転士の 2 名増についての理由は何か。

(会社) 臨時列車の定期化及び波動要員の見直しを行った結果である。

◆川崎運輸区の立ち上げ

(組合) 川崎運輸区の立ち上げは 3 月 14 日で良いか。

(会社) 川崎運輸区・鎌倉車両センター中原支区の開所については、2020 年 3 月 14 日(土)となる。

**働きやすい行路の内容を目指し
全組合員で行路の検討・精査を行おう!!**