



2024年 2月 5日  
第105号

# JR 東労組 Yokohama

JR 東労組横浜地本

発行人 助川 一実  
編集 情宣 担当  
ホームページ

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



## 申11号 「2024年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ 団体交渉を行う③

※以下、箇所別の休日の「行路数及び乗務キロの比較」（3項の続き）

横浜運輸区									
車掌					運転士				
	日勤	泊まり	枠数	乗務キロ		日勤	泊まり	枠数	乗務キロ
改正前	18	20	58	10167.0Km	改正前	12	17	46	6743.6Km
改正後	16	18	52	9473.8Km	改正後	8	17	42	6459.7Km
増減	△2	△2	△6	△693.2Km	増減	△4	±0	△4	△283.9Km

湘南・相模統括センター									
—					運転士				
	日勤	泊まり	枠数	乗務キロ		日勤	泊まり	枠数	乗務キロ
改正前	—	—	—	—	改正前	3	13	29	3835.2Km
改正後	—	—	—	—	改正後	0	13	26	3834.8Km
増減	—	—	—	—	増減	△3	±0	△3	△0.4Km

国府津運輸区									
車掌					運転士				
	日勤	泊まり	枠数	乗務キロ		日勤	泊まり	枠数	乗務キロ
改正前	7	13	33	7176.6Km	改正前	12	25	62	12090.8Km
改正後	4	13	30	6790.8Km	改正後	8	25	58	12059.0Km
増減	△3	±0	△3	△385.8Km	増減	△4	±0	△4	△31.8Km

小田原・伊豆統括センター									
車掌					運転士				
	日勤	泊まり	枠数	乗務キロ		日勤	泊まり	枠数	乗務キロ
改正前	4	8	20	4054.5Km	改正前	10	8	26	4661.9Km
改正後	3	8	19	3923.6Km	改正後	8	8	24	4739.6Km
増減	△1	±0	△1	△130.9Km	増減	△2	±0	△2	+77.7Km

組合側	会社回答
休日カットが発生しているが、カットの基準は何か？	朝夕通勤時間帯の列車本数が少ない分、その列車ダイヤから行路が出来ている。その結果、休日カットの行路が発生する。
示していただいた数字の中でも日勤が減っている。短時間行路が枠内に組み込まれての数ではあるが、何キロ超えたら1行路とか基準はあるのか？	一番左右するのは朝夕通勤時間帯の列車本数。そこに乗務員が必要になる。あとは夕方ラッシュ時間帯の兼ね合いを見て作成するが、区所によって様々な増加要素はあるが、距離が増えても行路は増えない可能性がある。
バランスを見て作成されているのは分かった。休日が重いと感じるのはなぜか？	基本的に平日と休日で同じ行路数にはならない。列車ダイヤがあるということ、短時間行路を組み込んだ結果、休日については今回のような平日に近い形、数字になった。現行の休日行路は乗る量が平日に比べて少なくなっているが、短時間行路の組み込みと、 <b>もう一山（長く）乗るような作り方</b> をしたことで、このような行路の数が出てきた結果である。
平日と休日を平準化したようなイメージか？	平準化を求めて作成したわけではなく、平日を作成した後に休日の作成に着手する。平日に合わせて平準化するのではなく、作成した結果このような行路の形・数になった。
なぜ平・休で同じ行路数ではいけないのか？	乗務本数が少ない行路が出来てしまうので、同じ数には出来ない。

その④ に続く