



2018年 12月20日  
第74号

# JR 東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実  
編集情報部  
ホームページ

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



## 申4号「施策実施に関する確認メモ」に則った京浜東北・根岸線の輸送品質改善、および計画的な訓練の実施に向けた申し入れ

1. 「施策実施に関する確認メモ」および「京浜東北・根岸線乗務員基地再編成」施策の議論経過に踏まえて労使間の議論を行うこと。また、労使間の議論が終了していない2016年度横地申5号を早急に開催すること。

【回答】 本社・本部間の「施策実施に関する確認メモ」やこれまでの交渉経過を踏まえ、これまでと同様に「労使間の取扱いに関する協約（平成30年10月1日締結）」に則り取り扱っていく考えである。

**確認！**

2. 「横浜運輸区・大田運輸区運転士のさいたま車両センターへの入出区拡大」および「さいたま運輸区運転士の磯子・本郷台への入出区拡大」の目的とメリットを具体的に明らかにすること。

【回答】 乗務制約を解消することで、輸送障害発生時に柔軟な対応を可能とし、早期ダイヤ平復による輸送品質向上を図ることができると考えている。

組合）今施策の目的とメリットを示すこと。

会社）入出区拡大は基地再編成と別のものと考えており、京浜ラインの安定性の向上の認識である。

組合）京浜ラインの安定性については、我々は京浜施策の延長上の問題であると考えており、お客様の求める3つの目的は別個の課題ではないのか？

会社）安定性の向上、輸送段差、基地のあるところに臨入・特発で向上している。  
乗務制約の解消で、柔軟に対応しサービス品質の向上である。

3. 安全レベル維持のため、入出区拡大については異常時対応力向上のための必要最小限度とすること。

【回答】 定期行路に入出区を設定する予定であり、技量は維持できると考えている。

### 2項、3項同時議論

組合）車両と乗務員の集中配置ではなかったのか？その前提が崩れている！基地再編成施策や今入出区拡大施策も輸送品質向上は目的であり、各種品質向上に向けて再編してきた。再編成の目的は達成しているのか？

会社）基地再編成施策は成功している。プラスしてもっと柔軟に運転士がどこにでも入れれば良くなる。ご理解を頂きたい。

組合）行路作成にあたっての考え方は？

会社）細部はまだ言えないが、効率性を考えて、行路作成の基本は夜に入区し、朝に出区させる考えである。

組合）我々は、横浜運輸区の設立の趣旨にのっとり、さいたま車両センターへの入出区は必要ないとする。

とはいえ、異常時対応なども鑑みて、折り返し運転などは行わないといけないと考える。入区するメリットはない！

会社）ご意見は承知したが、異常時対応についてもこの間ご協力いただいている。

どの線区にでも誰でも入れるようお願いしたい。

組合）対立を確認する。

**対立！**

4. 入出区拡大に向けたスケジュール、および教育・訓練計画とその内容について明らかにすること。  
また、支社と現場が認識を一致させ、乗務員の不安解消に向けたハンドル訓練を実施すること。

【回答】 次期ダイヤ改正での実施に向け、必要な教育・訓練は行う考えである。

会社）ハンドル訓練は12月1日より各4名ずつ行い、12月で全乗務員が終了する。1月も大田運輸区、横浜運輸区で奇数・偶数日で分けてダイヤ改正まで訓練を行っていく。乗務員本人の習熟度にもよるが、要望があればダイヤ改正以降も教育を行う。

組合）乗務員、最低2回は行える認識で良いか？

会社）良い。

5. 乗務員確認による列車遅延を発生させない体制を構築すること。

【回答】 これまでと同様に、輸送障害発生時においては状況に応じた対応を行う考えである。

組合）会社はこの現実を把握しているのか？

会社）具体的な数値としては把握していないが、確認したところ南浦和と蒲田で発生したと聞いている。

組合）ダイヤ平復に時間がかかっている。再編をして今施策を通じて乗務員確認はなくなるのか？

会社）会社としてそのような事象がないように、当直、指令も入れ替わっているので、

ATOS 訓練や4区会議も行っている。四半期程度で勉強会を行っている。

**確認！**

会社は、今施策は、これまでの乗務制約解消の延長線上であり、京浜基地再編成施策とは別課題として考えているとし、我々と認識一致を図ることはできませんでした。

引き続き、施策実施の確認メモに則り、安全で安心のできる職場を創ろう！！