



2021年 2月12日
第97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/>



横地申
第5号

「2021年3月ダイヤ改正」

2月8日

に関する申し入れ団体交渉を行う！②

4. 特急「踊り子」および、「湘南」において、改札担当が乗務しない区間の車内改札の考え方を示すこと。また、誤乗対策・不正乗車対策を具体的に示すこと。

会社回答：乗務している車掌担当が車内改札や車内巡回を実施することになる。また、必要な対策は実施していく考えである。

5. 改札担当車掌は、全区間の改札業務を基本とすること。

会社回答：お客さまのご利用状況や特急券の発売状況等に基づき、必要な区間に乗務させることとしている。

組合：必要な対策を示すこと。

会社：誤乗に対しては、駅では放送・パンフレットにて丁寧に鋭意周知しているところである。

組合：ライナーから特急に変更になり、「湘南」号の大船駅・藤沢駅から先において、これまで通りライナーだと勘違いをして乗車してくる懸念がある。また、「踊り子」「湘南」号では車掌一人乗務の区間がある。14両を一人乗務可能とする根拠を示すこと。

会社：大きな変化点であることは認識している。必要により支社から各ライナー停車駅に案内の予定はしている。警備会社との契約や東京支社を含めて支社社員が添乗を行い、お客さまの案内を行えるように計画をしている。14両の改札はこれまで通り、可能な限りの車内改札や車内巡回という考えは変わっていない。新着席サービスにより業務量の変更が見込まれるため乗務区間を変更した。

組合：可能な限りの改札ではなく、お客さまの不公平感をなくすためにも全区間の改札担当が必要という認識。可能な限りという考えを改めて示すこと。

会社：可能な範囲というのは、停車駅で戻れるように可能な限り巡回や改札を行ってもらうこととする。

組合：全車指定席だから車内改札が必要ないという訳ではない。座席未指定券を利用される方もいることを想定した会社の考えはどうか？

会社：車内改札区間については、利用状況に応じて精査していきたい。

組合：ライナーに関しては、快速から特急になる。特に下りは大船から乗車券で乗車できるようになっている。車内料金に対する周知と乗務員への教育の懸念がある。それを払拭できる対策はあるのか？

会社：「湘南」号の大船から小田原が快速から特急に変更になるので、お客さまへの案内が必要だという認識になっている。改正後、「湘南」号についても関係支社と調整し案内強化に努めていく。

組合：正規で購入した人との不公平感はあるのではない。その対応が警備社員で良いのか？

会社：警備社員に協力していくという考え。新着席サービス導入により改めて、お客さまには乗車には切符類が必要だということを打ち出していく考え。改正以降、問題が顕在化すれば対策は実施する。

組合：現行の体制で実施し、車内改札が必要ないと判断してから体制の見直しをするべきだと考える。

会社：これまでの利用状況を見て会社として対策していくというのは変わらない。

組合：「湘南」号の50キロ跨ぎ区間の不正乗車の懸念がある。その対策はどのように考えているのか？

会社：50キロ跨ぎ区間は会社としても警戒する区間の一つ。不公平感をなくすために改正以降、支社社員が車内添乗をして車内巡回をしていく。必要とあれば新たな対策等をしていく考えである。

組合：警備社員の役割・業務は警備で、切符の販売・拝見もできない。車内秩序と防犯という観点でよいか？

会社：その通り。

組合：駅のホームに指定席券売機の設置計画はあるのか？

会社：ライナー券売機については、現行あるものを指定席が購入できるように改修していく考えである。

組合：車内改札システムのデータ受信が山間部でできるのかという懸念があるがいかがか？

会社：トンネル内では送受信ができない。伊東線内の電波が悪いのは認識している。設備改善が必要であれば検討していきたい。

組合：誤乗・不正・お客さまの案内に対する問題意識は一致しているが、その具体的な対策については議論が交わらない。継続議論とする。

③へ続く