



2023年 2月 9日
第130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16号 「2023年3月ダイヤ改正に関する申し入れ」 団体交渉を行う②

●ワンマン列車の停車時分に関して

組合側	会社回答
南武支線が30秒に対し、相模線は20秒となっている。	車両や地上設備の相違、お客さまのご利用の差など、総合的な判断で決定している。
ワンマン列車の駅停車時分は30秒以上確保すること	お客さまのご利用や運用を考慮して設定している。現時点では駅間も全体も遅延の報告はなく、停車時分を変更する考えはない。
停車時分の確保は、駅間運転時間の縮減で行わないこと。	停車時分と駅間運転時分は別である。停車時分は沿線の乗降の変化などで見直す。駅間運転時分は車両の変化などで見直す。

●始発列車の運転士によるドア扱い・案内設定について / 車掌の出場時刻について

組合側	会社回答
東海道や横須賀など、2編成を併結した列車は3分以上の時間が必要だ	現状で列車遅延が出ていない。運転士の努力によるところもあるが作業の習熟が図られており、現時点での変更は考えていない。
ダイヤが変えられず、間合いが2分ならば、車掌の作業指定が必要だ。	列車により柔軟な設定とすると間違いを誘発する恐れがある。意見としては承った。
車掌の出場時機が曖昧だ。半自動や3/4閉など、発車前の作業があると、ノーペイの感覚になってしまう	優等列車など行路上で指定するものはある。その他の作業も、発前付加〇〇分の労働時間中に含まれている。ノーペイではない。

●乗務行路内の「その他時間」で行う『指示業務』について

組合側	会社回答
「指示業務」の業務内容や、必要な技術・技能の教育内容はどうか？	日により一定の幅の中で、駅業務を担っていただく。事前に机上で概要説明し、ダイヤ改正以降で駅に赴きOJTとなる。
人により指示業務の内容に差をつけるのか？	契約範囲に入らない一部エルダーを除き、駅業務に従事していただく。
(営) 統セへの兼務発令の場合、業務内容と業務場所を明示すること	兼務先での業務内容と業務場所については今後説明する。

●今後の施策による職場の変化に関して

組合側	会社回答
「組織の再編」で現場移管される乗務行路の調製はどの程度まで担うのか	1線多区ではこれまで通り支社間調整を支社が担う。1線1区では、区内で調製し支社が承認する形をめざす。体制は区で決めるもので、内勤だけでなく一般社員も入れるだろう。労使議論はこれまでと変わるものではない。
乗務員養成が運転士2期、車掌4期となるが、受け入れ体制は取れるのか	規模感は示せないが、採用状況を踏まえた養成数となる。区の教育体制や寝室、ロッカー等は足りると考えている。
女性用宿泊設備の増設計画はどうか	変番数なども見て、優先度をつけながら施工している。

ダイヤ改正の区別交渉に向けて職場での議論を深めよう！