



2023年4月27日  
第190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/>



## 『2023年度駅業務執行体制の再構築について（その2）』 の提案を受ける③

### 提案時の特徴的な議論

組合側	会社説明
「箇所考案による作業ダイヤの見直し」とはどのようなことか？ すでに変更後の作業ダイヤの試行を行っているのか？	作業ダイヤの見直しは駅長の権限でこれまでも行ってきた。 <b>変形等や交代の年間を通じた出面数が変わる内容であれば提案することになる。</b> すでに変更後の作業ダイヤの試行を行っている。
「繁閑に応じた出面数の柔軟な設定」は厚みが必要なところは休日明示を出す段階で調整するのか？	既にそのように行っている。
一般社員が管理者の業務を担う場合とは？	主務が当務副長のダイヤを担うイメージだ。点呼など指している。
統括センター内で、他駅からの応援で作業ダイヤに入ることもあるのか。	既にそのように行っている。特情について教育も行っていく。
アフターコロナによる利用者の戻りと、定期多売で混雑が発生している。マルスのリース返却時期の課題があるのではないのか？	窓口の閉鎖は武蔵中原のみ。2022年度まではリースが終わったマルスは撤去していた。 <b>2023年度は窓口の削減を行ってもマルスを残し、新機種にも置き換える。多売期は対応がとれるようにする。</b> 支社からも応援していく。
鶴見駅、戸塚駅のサポートコールシステムについて実施時間帯と場所の考え方は？	鶴見駅は早朝の東口改札を遠隔化し、西口改札から制御する。 戸塚駅は橋上改札をほぼ終日遠隔化する。制御は地下改札から行う。
出札窓口について2窓目を繁閑に応じてとなる場合、時間単位なのか日単位なのか？	人を配置しなければ開けられない。運用は駅の現場判断に任せる。
チケットレス化の進捗と、出札窓口削減の課題についてはどうか？	チケットレスは4～5割まで高まっているが、買えないものもある。一定の駅には窓口を残している。 <b>アシストマルスに移行が進めば、周辺駅の窓口の負担も減ると考える。</b>
対面販売から券売機に移行していただくための施策はどうか？	ジパングなど紙媒体の切符がまだある。慣れたお客さまに比べ、不慣れなお客さまは申込書記入から発券までコンシェルジュ的に対応する必要がある。今は過渡期である。
今年の定期多売は、GWきっぷが多売と重なり徒列が長かった。マルスが2台あっても人がいなければ回せない。担務の欠員回しも常態化し、明けで昼まで残ることも多かった。	定期多売は、 <b>モバイル Suica 通学定期券がリリースから短く、推移が想定より悪かった。</b> 繁忙期には2窓開けられる体制を構築している。年休の集中で回らないことに対しては早め取得の懇諭をしていく。2022年度のデータをもとに、回復してきたことを加味し、現場と話し合っ決めてきた。
出札窓口を減らすことで、新人の取り扱いなどを教育する場が少なくなるのではないのか？	出札ひとつではなく、駅としては改札やホームなどの業務もある。 <b>経験の場が減っているが、トレーニングできる場もある。</b>
武蔵中原駅の出札廃止に伴い、券売機類の追設は行うのか？	現状の機器と変更はない予定だ。
武蔵小杉駅の新改札開業についてはどうか？ 出改札機器はどうなるのか？	2022年9月にプレスしたものであり、2023年度内で開業日は未定である。 券売機類も設置し、磁気券も対応できる改札とする

**提案内容を職場で未加入者と共に議論し、  
団体交渉を通じて施策の質を高めていこう！**