



2023年11月27日
第68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/>

現業機関における柔軟な働き方の更なる推進について提案を受ける②

提案時の主な議論

組合	会社
統括センター化後に拠点駅の変更はあるか。	<u>拠点駅は変更しない。</u>
実施時期が 2024 年 3月と 10 月に分かれた理由は何か。	3月実施箇所は、エリアの変更が生じないことから、先行して実施する。
横浜支社管内ではすでに、乗務員が「その他時間」で駅業務などを担っている。 <u>統括センター化しなければならない理由</u> は何か。	既に連携と融合を行ってきているが、統括センター化により、 <u>ワンストップの業務体制</u> となる。運輸区を内包することで兼務が不要となり、 <u>モビサのめざす基本形</u> となる。
職場管理の面から、過去の交渉では <u>1職場 300 名程度が管理の限界</u> と言われていたが、今回発足する職場の規模感はどの程度なのか。	横浜統括センター(仮称)で 500 名、川崎統括センターで 400 半ばとなる。会社は <u>400 名程度が限度と考えるが、これを超えても管理できると判断</u> している。
今後の施策で社員数が減少することを見越した体制なのか。	そうではない。
統括センター化後の、 <u>駅業務を含んだ乗務行路</u> はどうなるのか。	<u>継続したい</u> と考えている。行路は検討中である。運輸区からの兼務発令は解消される。
<u>統括センター ~ 統括センター間の兼務は行わない</u> という考えに変わりはないか。	基本的に <u>統括センター間の兼務は行わない</u> 。ただし、区割り変更がある箇所は、過渡期に跨ぐことはありうる。
川崎統セや湘南・相模統セは、 <u>1つの統括センター内に2つの乗務区が内包される</u> 。 <u>乗務行路の相互運用</u> は考えているのか。	<u>可能性としてはゼロではない。</u>
乗務員から駅に異動した社員が、 <u>統括センター化で乗務区を内包した場合、乗務を担うこと</u> はあるか。	<u>可能性としてはゼロではない。</u>
橋本駅と橋本 CTC が、区割り変更で分離されるのはなぜか。また CTC 体制の見直しの考えはあるか。	橋本 CTC は線区管理の観点で湘南・相模統セに残した。CTC 体制の見直しは、示せるものはない。
エリア区分けの変更に伴う、管理駅・被管理駅の関係は変更があるのか。また、JESS の体制はどうか。	エリア区分けの変更に伴う管理駅・被管理駅の見直しはない。JESS 体制は本体が決めるものではない。

施策による変化点を想定し、職場議論をつくりだそう！