



2024年 2月 7日
第115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11号 「2024年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ 団体交渉を行う⑤

5. 運転士による案内設定・ドア扱いについては、3分以上の停車時間を確保すること。

【会社回答】現時点において、始発列車のドア扱い等を行う場合、停車時分を一律にする考えはない。

組合側	会社回答
なぜ一律にする考えが無いのか？	この間、議論を続けてきた部分で繰り返しにはなるが、拡大の検討はしてきている。実施出来た部分もある。ただ、ダイヤの特性上難しい。特に議論してきた東海道線の来宮引き上げから熱海駅への据付について、先行の貨物列車やJR東海管内発着の列車もあり、 <u>列車ダイヤを総合的に勘案して停車時分を設定している。一律に3分以上確保という組合側の主張はあるが、現時点で一律に確保することは難しい。</u>
引継交代して自分の機器整備、さらにドア開扉と案内設定をやる中で時間が足りない。3分以上の確保を求めているが、会社側は何分あれば出来る認識なのか？	明確なものは無いが、停車時分は長い方が良いのは当然で、そこは会社も認識している。ただ、延ばせば延ばすほど他列車に影響が出てしまう。そこは、列車ダイヤの構成を検討しながらやっていきたい。 <u>引き続き勉強し、拡大出来るものは拡大していく。</u>
ダイヤ上、仕方がない部分は出てくると思うが、明らかに時間が足りない部分は強引に作り込まないでいただきたい。	組合側の主張は承る。

確認！

6. 車掌の出場時刻について、折り返し・出区列車の場合は、発車は3分前とすること。

【会社回答】出場時刻については、乗り継ぎ時刻を指定した場合を除き、列車に遅延を発生させないように出場することとなる。

組合側	会社回答
案内設定・行先設定の時間を含めて、求められている実態がある中で、その分の時間は必要ではないかという認識であるが、どうか？	「出場のタイミングは列車の発車までに」という考えに基づき変更されてきたが、 <u>運輸区から詰所、運輸区から出場箇所詰所から出場箇所までの往復をモデル時間としている。移動時間を含めたモデル時間を定めているので、決して時間が無いわけではない。従って、列車の発車までの間に出場してくださいという指導へ変更になっている。</u>
設定等の確認をする義務はあるのか？	<u>東日本全体で決めた時間になっている。</u> 3分の時間が無い訳ではなくて、 <u>出場するまでの間の時間と発車までの時間の間をトータルしてモデル時間を定めているので、その中で出場していただきたい。</u>
実際に、どこまでがノーペイなのか？境目が分からない。	<u>仮に、詰所から発車まで10分の時間があるとすると、その10分でモデル時間を定めているので、準備時間として10分指定している。</u> ご理解いただきたい。
なかなか現場に伝わっていないのでは？	各区所にある行路表（その1）を見ていただければ、列車毎に列車前後の指定されている労働時間を見ることが出来る。
設定等の確認は義務だと認識している。ゆとりある作業環境を確保するため、改めて3分前出場を求めている。受け止めていただきたい。	組合側の主張は受け止める。ただ、本社で決めているものなので、横浜支社で変えるのは難しいという点をご理解いただきたい。

その⑥ に続く