



2024年 2月 7日  
第116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⑥

7. 乗務員による車内貫通作業が出来る根拠を示すこと。また今後の考え方について示すこと。

【会社回答】車内点検業務を実施するにあたり担務の制約は設けていない。これまでの役割分担に捉われない柔軟な働き方の実現により、安全・サービスレベルの向上とともに、様々な業務の経験を通じて社員の成長につなげていく考えである。

組合側	会社回答
会社側の考えを示すこと。	相模線や鶴見線で、乗務員による車内点検を実施してきた。その他の線区では、その他時間にて融合という形で業務に携わる部分はあったが、今回提案させていただいた内容で言うと東神奈川駅で乗務員による車内点検を実施していく。また、各箇所乗務員区と駅で打ち合わせしながら、乗務員による車内点検が出来るところで実施していく考えである。
東神奈川駅（横浜線）以外に、乗務員による車内点検を行う区所はあるのか？	磯子駅、武蔵中原駅、橋本駅（相模線）も計画している。
磯子駅の車内点検は、横浜運輸区の乗務員が対応するのか？	横浜運輸区だけでなく、 <u>他支社・首都圏本部の乗務員区も含めて計画している。</u>
了解した。対象列車の設定は？	各箇所同士でコミュニケーションを図っていて、対象列車やどのような手順で実施するのか等、現時点で調整中である。調整がついてから、周知、教育、訓練が始まるので、そちらで確認していただきたい。
現在実施している箇所は？	現時点では、相模線の茅ヶ崎駅と海老名駅、鶴見線の弁天橋駅と浜川崎駅で実施している。
茅ヶ崎駅の例で言うと、どのように実施しているのか？	イメージで言えば、茅ヶ崎駅到着後はエンド交換して反対側に入区していくので、車内点検をしながらエンド交換して、入換作業を行うという手順である。
今後は出来るところでやっていくと言われているが、今回の改正で実施されない箇所は、今後検討段階にあるという考えで良いか？	回答の通り、役割に捉われない柔軟な働き方の実現で安全・サービスレベルの向上、様々な経験を積んだ社員の成長につなげていきたいと考えている。現時点で示せるものではないが、そういった機会があれば現場間でコミュニケーションを取りながら、支社も一緒にやっていきたいと考えている。
鶴見線は3月改正からワンマン運転になる。弁天橋駅は相模線の茅ヶ崎駅と同様の取り扱いになると聞いているが、浜川崎駅における進行方向に入区で到着後に車内点検を実施する場合、運転台選択スイッチは前位置のままで良いのか？	現時点では、鶴見線オフィスと調整中である。しっかりと決まれば、ダイヤ改正の指導訓練等で周知し、手順を示していく考えである。
相模線の橋本駅も、浜川崎駅と同様に進行方向に入区していくので同じ形になるが、これも湘南・相模統括センターと調整中ということで良いか？	その通りである。
D-TACには表示されるのか？	調整中であるが、指導訓練で周知するのか、D-TACの裏面注意事項で周知するのか検討中である。
降ろし残しの対応、ドアの開閉は発生するのか？	そこも手順に入る。駅が行っているのと近い形になる。懸念点を潰しながら、実施に向けて準備していく。

その⑦ に続く