



2024年 2月 7日  
第118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⑧

9. 1つの統括センターに複数の乗務員区がある場合の、

乗務員区間の融合・連携について考え方を示すこと。

【会社回答】これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務の融合や、兼務・連携はこれまで以上に進めていく考えである。

組合側	会社回答
具体的な考えはあるのか？	回答の通り、統括センター発足以降議論してきたが、(乗務員区所間の融合・連携について)「やる可能性はある」とお話しさせていただいた。エリアの中で決めることもあるし、支社または本社から「会社の施策としてやってください」という場合もあるので、一律にどうこうではない。現時点で、何か決まっているわけではない。 これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務の融合や、兼務・連携はこれまで以上に進めていく考えである。現時点でどうこうではない。社員の成長と会社の発展につなげたい。
実際に教育・訓練がクリアできれば行うのか？	やることによって社員の成長に繋がるとか、経験が今後に活かせるのかということも重要な要因である。そこを踏まえた上で検討される。
将来的にはあると考えた方が良いのか？	先程述べたように社員の成長とか、機会を創出した上で今まで経験したことの無いことを経験することによって、社員自身の成長と会社の発展に繋げていきたいという思いはある。社員本人の環境等様々な要素があるので、そういうのを踏まえた上で検討していく。
今回は鶴見線がワンマン運転となるが、鶴見線と南武線で線区の特情も違うし、扱う車両も違う。相互に運用していくのか？	先ほど述べた社員の成長に焦点を当てた所と、教育・訓練をやって最終的に乗務できるか否かを判断した上で、できるとなればやるだろうし、車両や環境等色々含めてできないとなればやらない。そこは、直ぐにやるとは言えない。
<u>統括センター間の兼務はありえるのか？</u>	<u>兼務は無いわけではない。可能性はゼロではない。</u> 絶対ではなく、その時の状況や環境を考慮する。
実際に、湘南・相模統括センターの駅がメインで相模原運輸区と兼務している社員が居て、その方が今度は国府津運輸区で乗務すると聞いている。そうすると、 <u>東海道線と横浜線の両方を乗務する事もあり得なくはないのか？</u>	<u>あり得なくはない。</u>
管理者だが湘南・相模統括センター（CTC）へ異動された方が、たまに相模原運輸区に来ての当直業務を行っているが、その場合も同様か？	乗務員をやっていた方が駅に居て、その方が月に数回乗務するのと同じように、管理者でも教育・訓練を踏まえ、できないということを判断した上で、できるとなればやることもある。
了解。 <u>その場合、統括センター間を跨ぐことになるので、兼務発令が出るということでしょうか？</u>	<u>その通り。</u>

その⑨ に続く