



2025年 1月31日
第130号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

横地申
第6号

「2025年3月ダイヤ改正」等に関する 申し入れ 1期日目 団体交渉を行う！

横浜地本は1月31日、表題の団体交渉を行い、小田原駅ホーム業務体制の見直しに関する項目を議論しました。

1. 小田原駅における乗務員による車内貫通作業について、列車終着パターン別の作業フローを示すこと。また行路カードに貫通作業の記載をすること。
(回答) 必要な教育・訓練は実施していく。また、時刻表(行路票)の記載については、関係箇所と調整をしているところである。

組合	会社
列車終着パターン別の作業フローは、ダイヤ改正前までに駅、乗務員双方に周知・教育を完了させること。	現在最終調整中であり、 ダイヤ改正前までに関係社員に示す。
首都圏本部の乗務員区も、同じ作業の認識となるのか？	首都圏本部管内の乗務員区も同様に周知・教育していく。
清掃時のドアコック扱いの整理はどうなるのか？	作業完了を待ち、コック扱いを無くす方向で調整中である。
駅と乗務員とが、作業時の動線について認識一致できる作業体制になるのか？	その状態をめざしている。
車両交換など作業に不安がある場合は、 作業前に当直や指導担当に電話して指示や指導を受ける形で良いか。	乗り出し前に不安解消することが基本だが、 途中で不安があつて聞くことは問題ない。
乗務員の行路カードの裏面に作業の記載を行うこと	区 の考えで行路カードの裏面記事は変えられる。
必要な作業時間は、労働時間として確保すること。	これまで通り、 必要な時間は確保していく。

2. 車掌側からの看視の目が無くなるため、誤乗防止対策を強化すること。

(回答) 必要な対応は実施していく。

「必要な対応」とは何か？	現行通り、 駅による放送強化 を行っていく。
順方向への回送や入区の場合、運転士が放送するのか？	運転士が放送することもできる。 区 の指導による。
車両側に回送時の自動放送機能を付加できないか？	現状で機能はない。意見として承る。

3. 旅客トラブルの際や、遺失物の拾得が多い時は、速やかに駅の応援体制が取れるようにすること。

(回答) 状況に応じて対応することとなる。

小田原駅の貫通作業は2名以上とし、車掌単独や、車掌+運転士となる作業はさせないか？	作業計画された列車に対しては駅が出場するので、駅を含め2名以上で貫通作業を行う。
車掌が駅に応援体制を求めたい場合は、どのような手段で行うのか？	遺失物が多い場合は、駅の貫通作業員へ引き継ぐこと になる。トラブル時は、車警や列停扱いなど手段が想定できる。
警備員は遺失扱いできないと提案で示されているが？	契約を勉強中である。 決まりしだい示していく。
貫通作業により後行路の乗務が遅れた場合 の責任は問わないということが良いか？	正しい取扱いを行っていれば問題ない。

4. 運転士側でITVが使用できないホームのドアを閉扉する際に、安全を担保するための対策を示すこと。

(回答) 必要な対応は実施していく。

運転士からの死角が増える。日中の明暗差が大きい。	直線ホームであり 運転士と駅員が見る範囲でカバー できる。
ドア閉扉の合図は駅員だけでなく 警備員も出せるのか？	合図ではなく 作業終了の放送 である。 警備員にも教育 する。

5. 運転士が小田原から折返し回送列車の同電乗務となる場合、車内貫通後のドア閉扉とエンド交換を含めた折返し時分を設定すること。

(回答) 列車ダイヤは、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮して設定している。

折返し回送のドア扱いは新運転台でドア閉扉するのか？	その通りである。
ドア閉扉の 作業が増えるため折返し時分を増やすのか？	必要な時分は確保しており、 折返し時分の見直しは行わない。

6. 小田原駅における車両交換時、車掌が車内貫通作業を担うことでこれまで以上に時間が必要となるが、要請された車両交換は確実に実施すること。

(回答) 状況に応じて対応することとなる。

車両交換は安全とコンプライアンス面から重要 であることは認識しているか？	車両故障や検査切れなど、必要性と重要性は認識 している。指令ユニットにも伝えていく。
車両交換を含めた異常時には、小田原事務所などの力も借りながら対応 を行うことは考えているか？	会社総体、駅総体として対応 を行っていく。運用変更などの手段もある。

列車ダイヤ・乗務行路関係の項目は2期日目に議論します