



2024年 5月 7日  
第169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/>

## 横地申 第24号 「駅業務執行体制の再構築」(駅輸送業務) に関する申し入れ 団体交渉⑤ 横浜駅②

### 3. 安全が低下していない根拠を示すこと。

【会社回答】車掌用ITVの整備により車掌の視認性が確保されることから、お客さまのご利用状況等を踏まえ、体制の見直したものである。なお、必要な対応は行っていく考えである。

組合	会社
お客さまのご利用状況を踏まえての判断なのか。	コロナ禍で減少。コロナ戻り、時間帯によっては通対やホーム常駐で対応している。収入で見ると9割まで戻ってきている。
日中帯無人によって旅客転落や人身事故が増えている。列停の取扱件数を調査しているが、緊急性の低い内容で扱われている。大宮駅との意見交換の中でも、ホーム立ち番不在で、列停を呼び出しボタンの扱われている。 <u>当初の計画段階では、転落検知マットを撤去すると現場では説明された。</u>	列停扱いに関しては、後々に必要であったか否かの判断になる。お客さま的に危険と感じて扱っている認識。安全確認に時間が要していることは認識している。 <u>転落検知マットの撤去については現時点では聞いていない。</u> ただ、 <u>未来永劫残すとは断言できない。</u>
「究極の安全」とは何か。 <u>お金が掛かっても人の命を守るべきものは残すべき。そこは強く主張する。</u>	転落検知マットの件については誤検知があるという認識があったと思う。それを踏まえてここに置くべきか、言っていた気がする。
誤検知であっても働けば良いのではないのか。	場合によっては安定輸送に影響する中身。 <u>全てをカバーしている訳ではない。そこは認識してほしい。</u>

### 4. 乗降終了合図の省略以降、お客さまからの声や乗務員からの声の推移について示すこと。

【会社回答】横浜駅におけるホーム業務体制見直しについては、順調に推移しているものと認識している。

組合	会社
乗務員区所からの声で「朝混雑時のタイミングがとりづらい」とITVの視認性がクローズアップされるが、手元が逆に見づらくなる。 施策実施時の説明で「乗降終了表示を出すことは無い」と説明されたが、 <u>実際には指令からの要請で出すことが多々ある。輸送混乱時や終電時に指令から依頼を受けている。川崎駅の議論でもあったが、なぜ横浜駅だけ出さないのか。</u>	横浜駅は通対時も出していない。当初は不安があると思うが、時間が経てば慣れていく。 <u>お客さまの声はゼロではないが、把握していない。</u> 川崎駅も藤沢駅も同じく掲出していない。
終電について川崎駅は出しているが、 <u>なぜ横浜駅は出さないのか。</u>	駅内で議論して決めたと聞いている。それをもとに乗務員区には説明している。
指令から出してくれの意味は何か。一方的に指令から終電で出すように依頼されることもある。ここは調査して欲しい。	乗務員からの依頼が一つの理由ではないかと思う。
乗降終了表示について、柔軟に必要ではないかという認識は。	必要な手続きを踏まえて、検討することは可能である。
サービス面で10両編成や特急の案内放送など内勤で行っているが、午前中は達示の抜粋などの作業で列車遅延等があった場合は気付かない時もある。	それに関してはどこでも苦勞していると聞いている。失念防止のタイマーなどで工夫してほしい。

### 5. ホーム上の混雑状況や異常時も勘案し、安全第一、サービス低下を防ぐために、東海道線上下線ホームにおける乗降終了合図を終日掲出すること。あわせて三徹体制に戻すこと。

【会社回答】現時点において、現行の取扱いを変更する計画はない。なお、業務運営上必要な要員は配置している。

組合	会社
現場としては引き続き検証していく。事象があれば検討して体制に戻す考えはあるのか。	現行の取扱いを変更する考えはない。設備等の変更で対応してほしい。
大前提には安全・サービスを守れる人がいない。言い切られると職場は疑念、究極の安全は労使で一緒に進めていきたい考えである。他駅でも同じ問題が発生する可能性もあるので、情報提供を進めてほしい。	異常時は箇所総体で対応。その上で必要な要員は確保していく考えである。
施策後の実施検証についての考えはあるのか。	今後も行っていく。

**全項目終了！職場から検証運動をつくりだそう！**