



2024年10月29日
第64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/>

第1回「ワンマンプロジェクト会議」開催！②

【交渉で必ず確認しておくべき項目】

- 停車時分、運転時分。ダイヤは一度決まってしまうと後から変えづらい。
※八高線が駅停車30秒にしたのは、改正前に仕切れたからと聞いている。
- 相模線は乗降促進（長7.5秒）／（短3.5秒）があり、過去は（長）を基本とされていたが、最近（短）を使ってもよくなった。しかし、降車できなかったというクレームが来て、丁寧なドア扱いを指導されている。
- 折り返し時間と停車時分について、鶴見線は3編成×20分ヘッドを守るために余裕が無い。余裕を持たせると車両数の増加が必要となる。
- 事故対応していると客室のことがわからない。Dコックを切られてもわからない。
- 繰り返し放送モードも良いが、指令からの遠隔放送を当該列車のみに実施してはどうか。
- 人身事故時、携帯用トイレの使用時の対応方法も確認が必要。
- 集約臨の対応を駅側も含めてどのように行うのか。

☆車掌の異動に関して

- 茅ヶ崎運輸区（当時）では希望を叶えられるように、区長と話をしてきた。比較的希望は通ってきた。
- 秋の面談（自己申告書）では、文字として自分自身の偽りない本心を書くことが大事。

【相互運用について】

☆職場の中での担っている方の声

- 意識の切り替えが大変。乗る前が不安。
- 手当の差が出る（運転士／車掌の差）。
- 鶴見線オフィスではPRC⇄運転士兼務者は月1回乗る機会が欲しいとの声がある。当務主務も2～3ヶ月に一度しかないこともあり、南武支線行路に当たらないこともある。
- 茅ヶ崎事務所では訓練の時期に1徹だけ乗って、明けで訓練に出席して帰っていくパターンが多い。

☆相互運用の狙いは何か？

- 要員補充の代わり。相互運用者が外れても、発令も何も出ない。
- 車掌への兼務も多い。要員が厳しいことからもあるのではないか。
- 標準数から出面数に変えたことで、要員不足を見せないための策としてやっている。
- 一人何役もやらせることでのステータス感、やる気を引き出す。
- 駅へのジョブ異動者で乗務員希望者が、乗務をするチャンスとしての使われ方。
- 当初は主務が多かったが、最近は若手も多くなってきた。
- 統括センター化したにもかかわらず、他統括センターへ異動させるのはなぜか。担務変更により統括センター内で経験は積めるのではないか。

**安全・健康・ゆとりが担保された施策を求め、
今後もワンマンプロジェクト会議を継続して開催します！**