

# 東日本ユニオン よこはま

JR 東日本労働組合  
横浜地方本部  
発行者/小清水和彦

## 2025年ダイヤ改正検証の団体交渉行おう！

**遺失物対応で業務が逼迫している。ハード面と同時にソフト面を強化すべきだ！**

申第9号 小田原伊豆統括センター 小田原駅

改札口に遺失物対応ができる作業ダイヤを設定し、箇所体制を見直し増員すること。

《会社回答》業務運営上必要な要員は配置している。

組合：この間の施策でホーム要員が減り、遺失物が改札に来るようになった。回答の必要な要員とは時短の人も含めてのことか。それとも箇所体制として必要な要員ということか。

会社：改札の遺失物件数が多くなったというのは把握している。日中帯は時短の人のフォローが入り対応できているということで、箇所総体で人は配置している。

組合：遺失物を委託している大船駅と同数程度の件数であり、日中は箇所で出勤時間をずらして対応はしているが夜の対応は難しい。要員を増やすべきだ。

会社：端末の増設を行い、来年の4月には新しい遺失物システムの導入を予定している。これにより業務量が5割程度軽減される。

組合：日勤者が多くいるのであれば泊り勤務に回すことは出来ないのか。

会社：限られた社員数の中で運営していかなければいけないため、人を増やすというのは難しい。

組合：業務が輻輳している。ミスを起こさせないような対策ではなく、必要な要員を付けていくべき。

**国鉄時代からの制度を見直し、柔軟な働き方を押し進めていくべきだ！**

申第10号 湘南相模統括センター 国府津乗務ユニット

1. 単独日勤の出勤時間は、初電で出勤できるようにすること。

《会社回答》列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

組合：単独日勤で5時44分の出勤行路がある。家から出て来れる時間で作るべきではないのか。

会社：休養できるスペースは確保している。差し替えることにより30分出勤が遅くなるが、その分相手先の睡眠時間が削られる。

組合：今の時代に出勤する手段がない時間に勤務を作るのはいかなるものか。鉄道の特異性かもしれないが、時代に合わない。時代が変わり柔軟な働き方を押し進めている中でもこの制度が続いている。変えていくべきではないのか。

会社：鉄道の特異性かもしれないが、昔からある勤務体系であることは事実。列車体系から仕事が成り立っている部分がある。意見としては承るが、すぐには変えられるものではない。

組合：いかに効率的に生産性を上げていくというのは承知の上で申し入れを出している。安全を守るためにいかに労働環境をよくするか。一般的に出勤できないのはおかしい。

会社：特異性の部分もあるのは致し方ない。主張は受け止める、

組合：国鉄時代からの働き方が変わっていない。もう限界は来ている。せめて自社の電車で出勤できるように見直すきではないのか。

会社：主張は受け止める。列車はお客さまがあつてのこと。より良くするには限界があるかもしれないが、致し方ない部分もある。主張は承る。作る側もご意見を考慮しバランスを鑑みて作成するようにする。

**2. 11 時台までの泊り行路の出勤時間は、12 時以降とすること。**

《会社回答》列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、行路を作成している。

組合：泊り行路 25 行路中 1/3 が午前中である。出勤も早くなり退勤も遅くなっている。

会社：今のダイヤでは解消することは難しい。出勤時間は乗り出しの方向に左右され、出勤を下げると明けが延びてしまう。

組合：以前と比べて直で行く行路が多くなっている。差し替えを行っても根本的なものから変えていかなければ変わらないのではないのか。

会社：一人で長い距離を乗るのか。それとも途中で降りるのかという二択になる。途中で降りるとなると拘束が延びてしまう。なるべくお互いが良くなるように作っていく。引き続き検討していく。

組合：午前中に泊りが 9 本もある職場は国府津のみ。平均化していくべきではないのか。

会社：検討していく。

**3. 休日 222 行路担当の回 2992M は、国府津車両センター留置とすること。**

《会社回答》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。

組合：なぜ回送のまま国府津車両センターから茅ヶ崎駅に入れる必要があるのか。

会社：車両運用のみを考えると大きな作業はない。車両センターに車両が多くあると制約が発生するため、構内状況の改善のため茅ヶ崎に入れている。

組合：この列車の担当がなければ、出勤時間も下がるし入出区の効率も上がるのではないのか。

会社：今後、車両センターと打ち合わせをして検討していく。

**4. 平平 226 行路の国府津車両センターでの休養時間は、実質 6 時間以上確保すること。**

《会社回答》列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、乗務割交番作成規程に基づき作成している。

組合：この行路のみ着発 6 時間を切っている。休養を取るにあたって色々と身支度すると 4 時間 30 分を切ってしまう。女性だとさらに短くなる。根本的に変えるべきではないのか。

会社：ベストなのは、入った順に出区すること。ただ区により車種や運転線路等の制約があり考慮しながら作成している。

組合：着発 6 時間という昔から変わらない勤務制度に縛られている。会社は睡眠の質を高めようと対策はしているが、入出区が付いたら実質 6 時間は無理がある。眠りにまつわる事象も多くなっている。根本的に制度自体を見直時期にきているのではないのか。

会社：確かに着発 6 時間という縛りはあるが、1 分でも多く取れるように作成はしている。すぐに 6 時間から 7 時間に制度を変えていくことは難しい。

**5. 平日 209 行路は、東京駅での夕食を目的とした実質的な食事時間を 40 以上確保すること。**

《会社回答》列車ダイヤの設定や効率的な運用を勧案し、乗務割交番作成規程に基づき作成している。

組合：この行路における夕食の場所は東京駅かそれとも自職場か。

会社：東京駅到着後に着発 45 分取れているので、夕食に相当する時間として設定している。

組合：昼食を食べてから 3 時間で夕食。健康経営を求めているのなら、行路を差し替えるべきではないのか。

会社：他の行路と差し替えると出勤が早くなってしまうため、行路を差し替えるのは難しい。出勤時間を遅くすることを優先した。全体的に勉強していく。

安心して働ける労働環境とするために、  
東日本ユニオンは、組合員・社員の声を聞き、  
取り組んでいきます！