



# JREU TOKYO 業務部速報



2025.06.15 No.086

発行：JR東労組東京地本 業務部

## 東地申第10号

### 「2024年度営業関係施策(その2)について」及び 「2024年度営業関係施策(その3)について」

### 団体交渉を行いました②

4. 今後、ホーム体制を見直す際に必要な条件とはなにか具体的に示すこと。

【回答】安全・安定輸送の確保を前提に、効率的でより生産性の高い業務執行体制を構築したうえで、体制の見直しを行っていく考えである。

(組)ITVの整備で視認性が上がり車掌一人でドアを閉扉できることか？

安全が確保される整備とはホームドアのことか？

現行、立ち番がいる駅で乗降人数が多い駅もある。

(会)ITVの整備、視認性の確保、車掌が一人で安全にドアを閉めれる条件が整えばホームの体制を見直す考えではあるが、一様に体制を見直すわけではない。ホーム上の旅客の状況(混雑)やホームの形状、一部視認性が悪い箇所など、各駅の特情を踏まえたうえで実施する考えである。 **確認**

5. 今後、停車場及び停留所の駅に輸送(ホーム)社員は残すのか将来展望を示すこと。

【回答】引き続き安全の確保を前提として、効率的な業務執行体制を構築していくものである。

(会)絶対にいなければいけないわけではない。常時運転取扱い駅には配置する。

(組)停留所に乗客パートはいたが、55H教育を受講した社員を置く判断基準とはなにか？

(会)停留所にいる乗客(ホーム)社員は今後、ITVの整備などで見直す対象にはなるが、統括センターに運転適性保持者は必要。2016年の申6号は継承している。 **確認**

6. 施策実施後は労使で検証を行い、発生した問題点については別途協議するとともに、速やかに解決すること。

【回答】具体的な提起があれば「労使間の取扱いに関する協約(令和6年10月1日締結)」に則り取り扱うこととなる。

「2016.11.24 東地申6号の議事録確認は継承している」

→常時運転取扱いのある駅(運転作業要領に定める運転取扱駅と準運転取扱駅)や、資格を要する運転取扱い業務は輸送の安定性の観点から本体業務として残すことを当時の議事録で確認しています。