



東地申53号 3月8日

「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内貫通を実施」に対する緊急申し入れの団体交渉を行う！（その1）

1. 「2024年3月ダイヤ改正等について」の提案時に「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内貫通を実施」も提案されたが、労働条件の変更であることから再提案を行うこと。

回答: 提案については、会社が必要と判断した場合において実施することとなり、本件については再提案する考えはない。なお、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3年10月1日締結)」に則り取り扱う考えである。

組 合

- ◆ 提案事項なのかそうではないのかどちらか。
- ◆ 考え方として対立している。乗務員の労働条件の変更と認識しているがどうか。
- ◆ 今までやったことがない仕事であり、今まで駅の作業ダイヤの中で行っていた仕事を融合と連携を基に乗務員が行うことは新たな労働条件という認識である。
- ◆ 回答書の会社が必要と判断したとあるが、必要な判断とはなにか。
- ◆ この認識は埋まらないと思うので、2項～4項の議論の中で根拠が含まれる為、4項終了後に改めて会社の認識を聞きたいがよろしいか。
- ◆ 共通事務業務の交渉でも話したが、施策は労使で進める考えは変わりないか。

会 社

- ◆ 会社としては提案事項ではないと考えているが、新たな仕事ということで変更点はないかと質問があったので、大きく変わることで車内貫通作業が加わることを情報として伝えた。
- ◆ 労働条件の変更ではないから提案事項ではない。
- ◆ 今まで首都圏本部の乗務員は車内貫通作業がなく、駅社員が行っていたが、今回融合と連携の深度化ということで進める。車内貫通作業は駅の仕事だという認識はない。今までも地方では国鉄時代から乗務員が行っていることから労働条件の変更とは考えていない。
- ◆ 労働時間が長くなる事や賃金が変わる等である。直近で言うダイヤ改正で作業ダイヤの変更や、乗務員基地再編で働く環境が変わる場合に提案を行う。
- ◆ 了解した。
- ◆ 変わらない。

↓ 4項終了後に再度改めて議論 ↓

2. 「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内通を実施」するに至った経緯を明らかにすること。

回答: 列車ダイヤや車両運用、設備条件等を考慮し、関係箇所との調整が整ったことから乗務員による車内貫通を実施していく。

組 合

- ◆ どこから話があって、どのような判断で実施に至ったのか。
- ◆ 提案時の議論で、目的については融合と連携のさらなる深度化と効率的な業務執行体制の構築を目指し各支社から要請があったと答えていたが違うのか。
- ◆ 他支社から要請があったのか首都圏本部が主体的に検討したのかどちらなのか。
- ◆ 首都圏本部管内で完結する山手線等での実施は検討したのか。
- ◆ 何故、乗務員が車内貫通作業を実施できると判断したのか。
- ◆ 現場にも聞いていると思うが、現場からの判断はどうか。
- ◆ 実施できる判断とは具体的に何か。

会 社

- ◆ 既に他支社他線区で実施していることを踏まえて、業務の領域を拡げることを考え関係支社と調整し、示した内容で実施する。
- ◆ 基本的には同じ。できる箇所を検討した結果、今回に至った。
- ◆ 各支社で検討した中で、支社内で完結しない部分については様々な状況を鑑みて検討した。
- ◆ 今後も検討していくが、今回のタイミングでは高崎駅と磯子駅での実施となる。
- ◆ 他支社では既に実施しており、他支社の車内貫通作業の状況を確認し実施できる判断した。
- ◆ 一方的ではなく現場へも説明し、現場からも実施できると返答があった。
- ◆ 他支社へ確認し、車内貫通作業実施にあたり遺失物や寝ているお客さまの対応や状況を確認し緊急時の対応を考えた。車内貫通作業は駅社員だけが行うのではなく、乗務員もエンド交換時に車内貫通作業ができると判断した。



東地申53号 3月8日

「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内貫通を実施」に対する緊急申し入れの団体交渉を行う！（その2）

2.「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内通を実施」するに至った経緯を明らかにすること。

回答:列車ダイヤや車両運用、設備条件等を考慮し、関係箇所との調整が整ったことから乗務員による車内貫通を実施していく。

組 合

- ◆融合と連携の深度化とは。
- ◆効率的な業務執行体制とは。
- ◆今回だけでなく、新たな施策や融合と連携により様々なことにチャレンジすることがあるかと思うが、安全安定輸送が阻害されることはあってはならない。
- ◆現場に確認して出来ると回答したが、訓練では「横浜支社から降りて来た」と言われた。現場と首都圏本部の考えが合っていない。
- ◆訓練に責任を持って行う側も理解していないのではないか。
- ◆現場が理解納得しないまま進めているからこのようになっていないか。
- ◆2月上旬にお知らせとして言われ、詳しい内容は3月の訓練で周知されたがスケジュール感含めて、現場の意見を吸い上げていないのではないか。
- ◆誰もやったことがない車内貫通作業にも関わらず施策を進めることは乱暴である。
- ◆実施した後ではなく、トライアル等を何故行わないのか。
- ◆新たなことをやるからトライアルを行うのではないか。
- ◆私たちは車内貫通作業を見てるのではなく、乗務員を見て議論している。乗務してきた乗務員が車内貫通作業をすることから問題や様々な事象が起こるのではないか。他でやっているから実施できると言っても、教育訓練が整っていないことからすると進め方が根本的に間違っている。他でやっているからあなたも出来ると言われても、私はやったことないとなる。
- ◆車内貫通作業に関わる労災は年間何件起きているのか。乗務員のエンド交換時の暴力行為とは全く別物である。
- ◆進め方に問題がある。全乗務員に聞いて判断するべきだが行っていない。負担軽減としてやっているがそうならない。現場に聞く力が落ちているのではないか。私たちは現場の実情を熟知しているからこそ労使で進める姿勢を持つべきである。
- ◆訓練で「横浜支社から一方的に降ろされて」という認識はダメである。実施まで一週間しかないがどうするのか
- ◆上野運輸区も同じである。「高崎支社がやっているから上野運輸区でも実施する」と言われ、作業内容が淡々と説明され「何かあったら駅を呼んでくれ」としか言われない。実施できる状況ではない。

会 社

- ◆乗務員も一緒に行うことで融合と連携につながる。
- ◆現在は駅社員が車内貫通作業している同等の内容で検討し、乗務員がやることで乗務員は業務の領域が広がる。駅社員は他の業務に取組める等が効率的な業務執行体制になる。
- ◆勿論その通り。
- ◆首都圏本部としては横浜支社から降りて来たと言明はしていない。
- ◆指導副長等が訓練を受けた人へ実施にあたって危惧を与えることは受け止めなければならない。施策に関してはフォローしていく。
- ◆説明はしっかり行っている。
- ◆訓練内で出た質問はしっかり答えられるようお願いしている。
- ◆お客さま対応は今回の車内貫通作業に特化したものではなく、通常でもお客さま対応はありえる話であり、これまでと変わらない。実施後もフォローは行う。
- ◆トライアルをやるかやらないかの判断はあるが、今回は訓練での説明で出来ると判断した。
- ◆他の線区で行っている実績を見て総合的に判断し訓練での周知となった。
- ◆やったことがないということは認識している。今回新しいことなので心配事はあると思うので少しでも軽減してから実施するように訓練等を行っている。実施後も現地に行って必要であればフォローしていく。
- ◆お客さまをご案内することは同じであるが、暴力行為の恐れがある時は応援を呼んで欲しいと伝えている。
- ◆進め方の指摘については受け止める。施策の中身については指導副長や指導担当と普段の業務含めてキャッチボールしている。車内貫通作業については指導担当も理解して実施に至っていると感じている。
- ◆訓練での発言については、よろしくない。現場に指導する。
- ◆高崎支社で既にやっていることから状況を見て、取り扱いを踏襲しながら判断した。初めてで心配であるという声は受け止める。



東地申53号 3月8日

「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内貫通を実施」に対する緊急申し入れの団体交渉を行う！（その3）

3. 車内貫通作業にあたり、具体的な作業を明らかにすること。

回答:入区列車等において乗務員による車内貫通を実施し、乗車中のお客さまの有無等の確認を行うこととなる。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆回答書の具体的な作業とは。 ◆お客さまが車内にいた場合は。 ◆<u>乗務員は車内貫通作業の経験がないが、具体的にしないといけ ないと考えているが、教育に不備があると考えているか。</u> ◆乗務員が理解している確認はしたのか ◆他の駅では警備員のみで車内貫通作業を実施している所もある が、今回しなかった理由はなにか。 ◆車内貫通作業のノウハウは乗務員より警備員の方が持っている と思うが考えなかったのか。 ◆車内貫通作業のやり方については首都圏本部と現場のどちらで 考えたのか。 ◆<u>実施以降会社として懸念していることはなにか。</u> ◆<u>様々な問題がこれまでも発生している。首都圏本部として酔客に よる暴力行為しか考えていないのではないか。</u> ◆<u>何かあったら駅を呼んでと言うなら、今まで通り駅社員が行えば 良いのではないか。</u> ◆<u>駅の要員がいらないから乗務員が行うとしか思えない。</u> ◆駅で他の業務とは何があるのか。出札窓口も閉鎖したが、改札に 人がいない。<u>人を減らす為の施策ではないのか。</u> ◆京浜東北線では車内貫通作業が南浦和駅は警備員、蒲田駅は駅社 員、磯子駅は乗務員となぜ駅ごとに違うのか。 ◆<u>なぜ取り扱いを複雑にするのか。</u>他との整合性がない。 ◆更なるリスクを伴うものであり、目的を達成する為他のリスク を負う必要はない。他の駅との整合性もない。労使でより良いも のをつくる為に持ち帰っていただきたい。 ◆ダイヤ改正区別交渉の中で見えた現実として、<u>現場の訓練が 終わっていないと団体交渉の場で説明して頂けない のは労使議論の円滑化であると認識している。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆乗車中のお客さまの有無の確認と可能な限り遺失物の対応をお 願いたい。 ◆お声がけ頂きホーム上に降りて頂く。 ◆<u>教育に関しては、現場含めて大丈夫だと認識しており訓練で説明 した取り扱いで進める。</u> ◆訓練で出された質問については首都圏本部にも伝えて欲しいと 連絡している。 ◆警備員に関しては契約等あるが、終日警備員がいらないから乗務員 で行う。 ◆新たに契約してとは考えていない。 ◆基本的には関係する支社と首都圏本部で検討した。 ◆<u>駅社員が車内貫通作業を行っても同じだが、夜間帯は酔客も多く 暴力行為は気を付けなければならない。</u> ◆酔客で考えると昼間より夜間帯の方が高い。<u>昼間も含めてリスク が無いとは考えておらず、被害に遭わないように注意すると共に 応援の体制についても考えている。</u> ◆<u>駅社員も同じリスクは有り、乗務員や駅というふうには考えてい ない。</u> ◆地方支社で無人駅や<u>全体的に社員が減少している中で人材の不 足はある。</u> ◆必ずしも<u>要員需給に直結した話ではない。</u> ◆<u>その場で出来る人にやって頂く。駅毎の状況が違うので決まった 事がある訳ではない。調整次第で他でも実施する可能性はある。</u> ◆乗務員の動きや設備を鑑みている。車両の動きも考えている。複 雑と言われた部分は各支社のやり方をスリムにしないといけない。<u>複雑 にして不便をかけている認識はある。</u> ◆作業の煩雑さは出来る限り統一できるようにしていきたい。現場 ともキャッチボールをして不安解消していく。 ◆調整に時間が掛かってしまい<u>中々詳細をお伝え出来なか ったことは認識している。</u>引き続きスケジュール感を持っ て伝えられることは伝えていく。

4. 車内貫通作業は乗務員勤務制度上の何にあたるのか明らかにすること。

回答:行先地における作業として指定したものである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>具体的には。</u> ◆乗務員勤務制度のどこに書いてあるのか。 ◆就業規則85条にも書かれているが、乗務の一環としての作業と 言う認識か。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>折返し時間の中での作業について指示したものである。</u> ◆乗務員勤務制度とは勤務について書かれている。作業内容につ いてではないが、行先地での作業での必要な時間となる。 ◆入換時のお客さまが乗っていないかの確認に含まれている。



東地申53号 3月8日

「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内貫通を実施」に対する緊急申し入れの団体交渉を行う！（その4）

4. 車内貫通作業は乗務員勤務制度上の何にあたるのか明らかにすること。

回答:行先地における作業として指定したものである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆乗務労働の合間に地上勤務の仕事を混ぜる必要はない。直接列車運行に関わるものであり、単純化するべきである。<u>車内貫通作業に特化した時間はつけるのか。</u> ◆乗務員勤務制度に基づく働き方が前提だが、<u>新たな業務となるが今ある折返し時間と変わらないのか。</u> ◆新たに貫通に伴う時分を設定した理由は ◆乗務員は移動が常にあり携行品も持っている。<u>作業環境が駅とは違う。折返し時分ではなく、付加時分で設定すべき。</u> ◆<u>運転士は折返し時は入換時分になっているが。</u> ◆<u>車内貫通作業に特化した時間はないということか。</u> ◆<u>運転士は就業規則上、列車又は動力車の運転操縦に従事とあるが、車内貫通作業は当てはまるのか。</u> ◆<u>運転士はエンド交換時車両の状態に注意しているが、できなくなる。</u> ◆<u>今やっている業務で役割分担してきた経験の中で、乗務員勤務制度に当てはまるのか理解ができない。運転士については解釈を進めていると感じている。乗務員勤務制度は勝手に解釈で変えてはいけない。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆他に必要であればつけることがあるが、<u>入換えの流れの中での時間なので、折返し時間に含まれている。</u> ◆<u>現地での検証を行った結果、労働時間は変わらない。</u> ◆<u>新たな業務であり、積み上げた結果である。内訳が違う為、現場が混乱しない為設定した。</u> ◆<u>現場作業を考えた時に分かりやすさや示しやすさを考え折返し時間で設定した。</u> ◆<u>行路票に入換え時間が書いてあるが、着発の時間の中で対応できると考えている。</u> ◆<u>全ての作業を加味した時間で折返し時間となる。</u> ◆<u>乗務員としては、車内秩序を維持していく必要がある。車内貫通作業だけで見ると合わない所もあるが、折返し時の必要な作業である。</u> ◆<u>パンタグラフの確認はあるが車内秩序についても見る。一概に外だけを歩いている乗務員はいない。</u> ◆<u>乗務員勤務制度は行路を作成する上での制度なので勝手に変えることはない。就業規則85条7項での行先地での作業実態と書かれている通りである。</u>

↑ 1項つづきの議論 ↑

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>働き方が変わることや施策の進め方についても議論してきた。まだまだ現場で従事する乗務員の不安は残っている。首都圏本部と指導副長や指導担当とのキャッチボールの課題もある。もっと現場のことを伝えていく為にも、再提案を求める。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>考え方は変わらない。冒頭にも伝えたが、提案事項とは考えていないが、乗務員の仕事の内容としては変わるので情報として伝えた。この考え方も変わるものではない。会社として提案する事項については提案していく。</u>

5. 車内貫通作業という乗務労働と業務の性質が違うものを取り組むことで事故・事象へと結びつくため、車内貫通作業は一旦中止すること。

回答:必要な教育は行っており、乗務員が車内貫通作業を行うことによって事故や事象に結びつくとは考えておらず、乗務員による車内貫通作業を中止する考えはない。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>回答通り中止する考えはないか。</u> ◆<u>私たちは乗務労働についての二点考えている。</u> ①乗務労働(運転操縦や機器整備)に集中できる環境と体制をつくるべき。 ②乗務(運転操縦や機器整備)に他の作業をむやみに入れ込まない。 <u>と考えているが認識はどうか。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>中止する考えはない。</u> ◆<u>今回初めて行うが、運転操縦と機器整備に関しては基本動作や指差喚呼を行って頂いている。不安があることは承知しているが、事故事象に結びつくとは考えていない。その時その時の作業をしっかり行って頂きたい。</u>



東地申53号 3月8日

「融合と連携の深度化と効率的な業務執行体制を目的に乗務員による車内貫通を実施」に対する緊急申し入れの団体交渉を行う！（その5）

5. 車内貫通作業という乗務労働と業務の性質が違うものを取り組むことで事故・事象へと結びつくため、車内貫通作業は一旦中止すること。

回答:必要な教育は行っており、乗務員が車内貫通作業を行うことによって事故や事象に結びつくとは考えておらず、乗務員による車内貫通作業を中止する考えはない。

組 合

- ◆今回の車内貫通に限ってではなく、乗務労働に集中できる環境や体制を整えるべきという認識だ。
- ◆これまで通り駅社員が車内貫通作業を行うことを求める。
- ◆車内貫通作業を併設している乗務員職場の待機予備やその他時間で有効的に活用することを求める。
- ◆警備員を配置して警備員による車内貫通作業を現時点では実施する考えは無いが、方法としてはありえるか。
- ◆乗務員(運転士・車掌)が車内貫通を行うが、車掌が車内貫通を行いドア閉扉するように統一するべきである。運転士の入換作業に集中するために運転士がやるべきではないことから車掌が行うようにすること。
- ◆運転士へのリスクには向き合うべきである。リスク管理は企業としての責任である。乗務員も事故防止は行うが、乗務員による車内貫通は中止するべきである。改正以降2駅は実施となるが、他の駅ではやるべきではない。
- ◆さいたま新都心での流転を考えれば、合間に違うことをやるリスクはある。運転士がドアを閉めるリスクもある。出区と回送電車での運転士によるドア開扉でホームを外れてドア開扉も発生している。人間もキャパシティがある。パフォーマンスも下がリミスも誘発してしまうことからリスク管理を検討するべきである。
- ◆リスクマネジメントや進め方を議論してきたが、モビリティサービスユニットの皆さんも現場にいましたし、現場に近いと認識しているので、安全安定の砦になって頂きたい。融合と連携が進められているが、一番は安全だと理解していると考えている。そういう意味で今回の交渉は対立が多く残念であった。改正以降、現実を見た中で見直しが必要であったり、拡大してはダメだと判断もあると思うのでちゃんと見て頂きたい。

会 社

- ◆乗務に集中できるということを考えていかななくてはならないので考え方は一緒である。
- ◆必ずしも駅社員だけの業務ではないことから、今後も乗務員に担って頂くことはある。
- ◆現段階では考えていないが、今後進める上でゼロではない。やり方はこれ一本ではないと考えている。融合行路で定期的に設定出来るのであれば、可能性としてはゼロではないが今回は乗務員が行う。
- ◆磯子駅や高崎駅に限らず、可能性としては選択肢の一つである。今回に関しては考えていない。
- ◆今改正については示した内容でやって頂く。やり方を決めるにあたって、乗務員の動きを見てより効率的で良いものを検討した中で進めてきた。車掌が全てやることの見解は承った。
- ◆様々な視点で、列車ダイヤもある。今後乗務員の仕事が増えることは間違いない。ライン管理もあり調整もスムーズになる。今後ワンマン運転となれば車掌がいなくなる等様々な視点から考えている。他支社とも意見を伝えながら進めてきた。新しいことをやると、不安やリスクはあるが、首都圏本部としてもフォローしていく。全ての問題点が解消された認識ではないことから現状は把握させていただく。
- ◆リスク管理は企業として当然やるべきであり、皆さんと議論しながら低減させていくことは変わらない。だからと言って、新しいことをやらないということではなく、やりながらリスクを低減させることは皆さんと一緒に取り組んでいきたい。
- ◆私たちが現場で乗務員をやっていた中で、乗務労働の中に入るとリスクがあることは十分認識しているので他支社と意見をぶつけながら進めてきている。今後、列車が遅れやお客さまが増えて乗務員ではどうにもならない等環境の変化もあると思うので、引き続き状況は見させて頂いて必要な対応は行っていく。

全ての項目で対立！

職場から声をあげ乗務労働に集中できる 環境と体制をつくりだそう！