

## 申5号 緊急申し入れ交渉実施！

### 「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

1. 「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」するに至った経緯を明らかにすること。

会社回答 「変革2027」の実現に向けて、今後も「仕事の高度化」「活躍フィールドの拡大」「お客さまのより近くで創意を発揮」していく考えであり、乗務員による車内貫通を実施していく。

組: 具体的な経緯は。

会: 業務を融合しながら社員が成長してくる事を目指している。様々な箇所から乗務員が車内貫通を出来ないか意見があり他支社と相談しながら進めた。

組: 駅からの発意なのか。

会: 乗務員と関わりが増えて嬉しいと声があり、他の駅からも業務を行うことは可能かと声があった。職場間で融合を深める中で最終的に支社として調整した。

組: 職場の発意だと認識している。支社が主導となって進めているのか。

会: 駅、乗務員区、他支社から意見を聞いている。支社が最終的には責任をもって行路の承認をしている。

組: 他支社の職場では横浜支社から行って下さいと言われたと説明されている。

会: 横浜支社から他支社を含めて検討いただいて各職場で行うことになった。

組: 現場の発意とは具体的には。

会: 管理者を含め社員が様々な場で意見交換していく中で声があった。

組: 安全に関わる問題。職場で説明は受けたが質問しても具体的ではない。現場の発意なのか疑問。

会: 全員から聞いてはいないが、添乗、PT等で声があった。駅も。

組: 責任の所在は。 会: 社員が責任を持って対応してもらったところについては責任を持って対応する。

組: そもそも検証は行ったのか。 会: 変化点を支社として確認していく。日々の作業の確認は行っている。

組: この作業を実施するとなった根拠、判断材料は。

会: 変革2027の実現、融合と連携、社員の成長のためである。お客さまへの安全・安定した輸送サービスの提供が1番である。

組: 現場の発意として進める体制ではない。支社から言われて行っている認識。このスケジュール感で進めるには無理ではないか。

会: ダイヤ改正の訓練で周知している。

組: 京浜東北線でいえば横浜運輸区以外は車内貫通を行っていない、違いがあるが質問に答えられない、このような進め方で良いのか。

会:分からないことがあれば支社として回答していく。

組:回答が全ての乗務員に伝わるスケジュール感ではない。入換という要注意作業の中で行うべきなのか半断基準に安全の確保はないのか。 会:安全を確保した上で出来ると判断した。

組:現場と支社の認識の違いについて、**現場はやらされる認識だ。**

会:やらされ感だけでなく良くしていくとの意見があることも認識している。融合と連携を進めていることについて前向きに捉えている社員もいる。

組:**具体的な説明がされていないから多数は納得してない。**安全安定輸送を提供する会社として良いのか。具体的な説明が必要だ。

会:具体的な作業手順について訓練で説明している。お客さま対応も様々な経験でされていると思う。色々な仕事を経験して成長していただきたい。

組:指示業務と行路の中での貫通作業の違いは。

会:指示業務の経験があってより全社員で融合と連携を兼ねていく。頻度を増やしていく。

組:トライアルを行わない理由は。安全が大前提。

会:様々な意見があった。これまでの経験がある中、各箇所と調整しながら進めた。お客さま対応はこれまで数多く行っている。経験を活かし駅と連携しながら対応してもらう。

組:現場では質問に答えられない。しかるべき準備をして進めるべき。

会:意見として受ける。

組:このスケジュール感では実施ありきだ。安全が担保できているのか。現場の声を受け止めるべき。

会:安全が一番。社員の声を聞くことに変わりない。

## 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貫通を実施」するに至った責任の所在を明確にすること。

**会社回答 就業規則等に則り取り扱うこととなる。**

組:現場が企画して進め、支社としては把握している程度というこれまでの認識である。

会:現場の発意があり現場だけで全てできるわけではないので会社としての責任。担う社員、実行に移した支社の社員、責任がない人は居ない。発意をした人ということでは無く責任は会社全体だという事。指揮命令は行路内で指示するものは現行では乗務員区長、その他時間によるものは駅統括、駅長となる。

## 3.車内貫通作業が乗務員勤務制度上、どのような取り扱いになるのかを明らかにすること。

**会社回答 就業規則等に則り、乗務員行路内の業務として指示することとなる。**

組:具体的にどういう取り扱いになるのか。

会:あくまで勤務の話なので作業内容を示したものではないが、指示業務に限らず乗務員行路で使っている労働時間、準備・折り返し等、作業実態に合わせた積み上げをしているものとして定めている。労働時間の算定する枠に当たって積み上げの中で、貫通の業務が出来るか出来ないかという見方をして労働時間として定めている。



組:新たに追加されたものではなく、何かの時間と置き換えられたものか。

会:一連の流れの中で貫通作業をした時に、この作業をすることで増えればモデル時間も増える。収まればそのまま。

組:実際に貫通作業をすることで時間が増減するか検証した中で設定されているという事か。

会:判断材料の中でそこに収まる作業か前段で検討し指定している。

組:今までのモデル時間に変更はないという事か。

会:運転士は今までの労働時間の中で作業ができると検証した。車掌は作業実態に合わせた中で見直しをしている。労働時間の流れの中で行う作業だ。

組:磯子、蒲田、南浦和で貫通を行う人が違う。南浦和は警備員が行なっている。乗務員が行う必要性は。

会:横浜支社として社員のフィードの拡大、連携と融合を進めるために行っていただきたい。

組:今後の拡大等について、またその判断基準は。

会:今後はその時の状況、他支社からの発意等あれば検討していくことは必要だと思っている。その時々で調整してく。現段階で基準があるわけではない。

#### 4.車内貫通作業にあたり具体的な作業内容、異常時における対応を明らかにすること。

**会社回答 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。なお、異常時の取り扱いについては、状況に応じて対応することとなる。**

組:警備員はどの時間に配置され、どの様に連携していくのか。

会:夜間に1名から2名配備しており現状通り社員のフォローを行う。でもお客さま対応が優先なので、不在の場合も考えられる。指揮命令系統については駅からとなる。

組:トラブル等発生した際、乗務員が指示して良いのか。

会:異常時は一致協力して構わない。社員の安全を守るのも警備の仕事でありお願いはできる。今回の変化点について情報共有は行なっている。

組:遺失物の対応は。 会:駅社員に引き渡すのが基本である。

組:酔客等起きない場合の取り扱いは。

会:まずは駅社員と連携し、難しいのであれば警備員と一緒に対応して欲しい。

組:これまでにない作業であり認識が現場はどうしても薄い。改めて周知する必要がある。

会:貫通に限らず全社的にトラブル対応ハンドブックがあるので参照して頂きたい。

組:本来は訓練で説明すべき内容。現場でこれを説明できないことがおかしい。これがスケジュール感の甘さ、現場との認識の乖離している部分である。

組:車内貫通、エンド交換時の作業手順が職場によって違いがあるのは何故か。

会:各職場の指導や考え方によるもの。

組:これまでの指示業務と違い時間帯も変わり無線やワイヤレスマイクが無い。異常時は列停、車内警報ブザーで知らせるとなっているがリスクがあるということは認識すべき。

会:今あった意見は承る。危険を感じた場合は自分の身を守ってもらいたい。

組: 車内貫通により本来の運転業務に集中できない状況が生じる。様々な作業を行うことにより切り替えがより難しくなる。

会: 目の前、その場の作業に集中して頂きたい。新たな作業はあるがお客さまからの割り込み、他の仕事が合間に入ることで切り替えが難しいことは乗務員に限らず誰しもあること。

組: 入換が要注意作業だという認識はあるのか。

会: 運転士の注意力で行って頂いている。要注意作業だということは認識している。

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・事象へと結びつくことから車内貫通作業は中止・見直しを行うこと。

会社回答 「変革 2027」の実現に向けて、今後も「仕事の高度化」「活躍フィールドの拡大」「お客さまのより近くで創意を発揮」していく考えであり、乗務員による車内貫通を実施していく。

組: これまでとは違うということは認識すべき。我々としてはこの要注意作業に集中できる環境を整えるべきだと考える上で、あえてリスクを取るような乗務の中での車内貫通作業は行うべきではない。融合と連携というが別の場で行えば良い。何故リスクを増やすのか。要注意作業であるという認識は一致できる部分である。集中できる環境は整えて行くべき。

会: あらかじめ指定されている事が事前に分かっている。切り替え、区切ってやって頂きたい。様々な社員が様々な経験をして頂きたい。

組: あえて要注意作業の合間にやるべきではない。様々な経験自体は否定しない。今回の貫通作業は乗務の合間にやらなくても兼務とか他の手段もある。安全を考えるのであればなおさらである。

会: 安全のプロである乗務員に様々なことをしていただきたい。

組: 会社の目的はこれでもなくても十分達成できることでありこのやり方でなくても良い。現場と支社との考えに大きな乖離がある。それが一番の問題。だからこの緊急申し入れを行っている。それは是非自覚していただきたい。

会: 主張は承る。現時点では中止・見直しをする考えはない。

## 十分な議論・検証を重ね判断するべき

## 現場の声で安全で安心な職場をつくらう!