



申8号 武蔵野運輸区および西船橋運輸区(仮称)発足に関する申し入れ(要旨)

1. さいたま車掌区にて2023年9月訓練で説明された「武蔵野運輸区発足に向けて」および「西船橋運輸区(仮称)の発足に向けて」の資料について、関係社員がいつでも閲覧できるようにすること。

(会社回答) 必要に応じて対応していく考えである。

組) 施策の目的を達成するための社員周知が15分程度というのは支社として十分であるという認識か?

会) 15分で収めろという支社としての指示はしていない。資料は管理者に言えばいつでも閲覧できる隠すものではない。

組) 改めて基地再編成施策の目的は?

会) 安全安定輸送の構築、業務執行体制の構築 etc.

組) この間の目的と同様ですよ。ということは施策を担う主役は乗務員ということ。なぜ施策計画を自由に閲覧できないのか?

会) 隠しているわけではない。支社ごとで取り扱いが違うところもあるので情報の確度が上がる前に間違った情報が独り歩きして混乱をさせないため。

組) 昨年9月に申4号で解明交渉をしているがそれ以降決まった話はないのか?

会) 今後の詳細については2月に武蔵野運輸区発足についての説明会を準備している。634タイムスでも周知している。

2. 武蔵野運輸区の食事スペースについては社員数に合わせた広さを確保し、落ち着いて食事が出来る環境を整えること。

3. 武蔵野運輸区の食事スペースに社員数に合わせた冷蔵庫および自販機を設置すること。

4. 武蔵野運輸区のロッカーまたは入浴エリアに洗濯機及び乾燥機を設置すること。

5. 武蔵野運輸区の執務スペースに社員数に合わせた乗務員靴置き場を確保すること。

6. 東所沢駅上下線の乗務員用詰所を確保し、当直との連絡に必要な設備を整備すること

(会社回答) 設備については、必要に応じて関係箇所に要請していく考えである。

組) 食事スペースというのはカフェスペースで表現されているが最大何名利用を想定しているのか?

会) 決まっていないが必要な座席は確保している。

組) 食事スペースでは落ち着いて食事を摂りたいという乗務員が多数います。パーテーションの設置は考えているのか?

会) パーテーションの設置は考えていないが、奥まった所にカフェスペースを設置する。排煙設備も設計している。

組) 運輸区の冷蔵庫と自販機の数是在籍人数に応じて数を設定しているのか?

会) 在籍人数に応じて設置数を割り出す指数はない。武蔵野運輸区での設置台数は現在調整中。

組) 運輸区近隣に飲食店が少ないのでオフィスキオスク・冷食コーナーの設置は構想されているのか?

会) 現場からの要望の声に応じて設備は変わってくると思う。

組) 乗務中は現金買い物をする乗務員もまだ多くいるのでチャージ機能のあるオフィスキオスクの端末や現金が使用できる自販機の需要があるので応えてほしい。

会) チャージ機能付きオフィスキオスク端末があるのかは不確定だが、要望があることは承る。

組) 洗濯機や乾燥機の設置はどのように考えているのか? そうなる理由は? カビ対策は?

会) 洗濯機、乾燥機の設置はしない考えである。使用用途と違う用途で使われている。乾燥スペースは作る予定。



申8号 武蔵野運輸区および西船橋運輸区(仮称)発足に関する申し入れ(要旨) その2

- 組) 執務スペースには乗務鞆を置けるスペースは設ける計画はあるのか？
- 会) 行路も出たので必要な分の乗務鞆の置けるラックを発注するところである。
- 組) 場所においては使用しやすいところをお願いしたい。
- 会) 設置箇所だが、執務スペース入り口付近で出場動線に設置する考えである。634タイムスで発信していく。
- 組) 本区に仮眠スペースは設けられるのか
- 会) 具体的な場所は検討中だが設置する。
- 組) 東所沢駅上下線の乗務員詰所をなぜ廃止するのか？
- 会) 駅近傍に新基地を新設するため必要がなくなった。がトイレは乗務員にとって死活問題なので今後も使用できる。
- 組) これまで待機スペースにあったテレスピ等の設備はどうなるのか？
- 会) 場所を移設して使用する。
- 組) 本区に戻ることが基本となるが参考までに本区までの徒歩時分はどのくらいと考えているのか？
- 会) 必要な時間は確保している。
- 組) ダイヤ正常時は本区に戻れるように考えられているが、輸送混乱時における対応はどうなるのか？
- 会) 輸送混乱時においても本区に戻れるように指令とシュミレーションしているところである。

7. 武蔵野運輸区はどの統括センターに属するのか明らかにすること。また、その理由を具体的に示すこと。

(会社回答) 現時点では、武蔵野運輸区はいずれの統括センターにも属さず、武蔵野運輸区として発足することとなる。

- 組) 兼務発令はされるのか？発足後その他時間での指示業務はあるのか？
- 会) 武蔵野運輸区発足後は統括センターには属さず、運輸区の業務に全うしてもらいたい。兼務発令もされない。指示業務も発足時点では無い。

8. 武蔵野運輸区に配属される社員数(運転士・車掌・内勤)の詳細を明らかにすること。

(会社回答) 業務に必要な体制は確保していく考えである。なお、社員の運用については、就業規則に則り取り扱っていく。

- 組) もう再編まで一ヶ月半しかない。ある程度示すべきではないか？
- 会) 現在、支社間で人数の調整をしている段階で具体的な数字を示してしまうと混乱を招くので控えなくてはならないが、一般的に言われている運輸区250名規模程度というそれに近い数。

9. さいたま車掌区から武蔵野運輸区へ移管される行路数を明らかにするとともに、作成する行路および交番順序については通勤を考慮すること。

(会社回答) 行路の設定については、乗務割交番作成規定に基づいて行っているところである。

- 組) さいたま車掌区から移管される行路数は？交番の組み分けは？遠くから通う社員もいるので出勤時間も考慮して欲しい。
- 会) 組み分けについては現在現場と調整している。移管される行路数は日勤 20 行路・泊り 17 行路。
出勤時間については意見として承る。





申8号 武蔵野運輸区および西船橋運輸区(仮称)発足に関する申し入れ(要旨) その3

10. 西船橋運輸区(仮称)の正式名称および発足日を明らかにすること。

(会社回答) 関係社員に必要な周知を行っていく考えである。

組) 建設は予定通りいつているのか? 名称はどのように決定するのか? 2024年下期というのは具体的にいつ頃なのか?

会) 建設はスケジュール通りいつている。区所の名称は最終的には支社の最高責任者が決定する。

発足日は具体的には決まっていないが一日でも早く発足したいという考えである。建設予定地の看板に9月末までと記載されているが、秋に発足というのは認識が違うと思う。

11. 西船橋運輸区(仮称)への異動に関する面談を実施すること。また、面談の時期及び内容を明らかにすること。

(会社回答) 自己申告書の面談などで社員個々の状況について確認しているところであるが、引き続きコミュニケーションは図っていく考えである。

組) 基地再編成施策に特化した面談は計画されているのか? 2023年下期の面談で管理者2名が入った、3者面談は受ける側としては委縮してしまう傾向にある。基地再編成についても聞かれた人、聞かれなかった人がいるので不公平感がない様な面談にして欲しい。

会) 施策に特化した面談は行わない考えである。管理者が2名入っての面談になるかは決まっていないが、委縮してしまうという声は把握している。再度、現場に確認するが、不公平感のある面談にならないように徹底していく。

12. 西船橋運輸区(仮称)に配属される社員数(運転士・車掌・内勤)の詳細を明らかにすること。

(会社回答) 業務に必要な体制は確保していく考えである。なお、社員の運用については、就業規則に則り取り扱っていく。

組) さいたま車掌区に残る5日勤10徹をそのまま、西船橋運輸区(仮称)に行路移管されるのか?

会) 現在検討中。

組) 西船橋運輸区(仮称)への異動対象職場は?

会) 現時点では5職場(武蔵野運輸区・さいたま車掌区・京葉運輸区・京葉派出・蘇我運輸区)が基本。

組) 西船橋運輸区(仮称)の建屋は何名が使用するよう建設しているのか?

会) 一般的な運輸区のサイズ感(250名)規模

13. 西船橋運輸区(仮称)が担当する乗務線区および区間を明らかにすること。

(会社回答) 業務内容等については、決まり次第周知していく考えである。

組) 発足前に社員説明は行うのか? 担当線区は?

会) 未定だが、説明会をやらないとは言いきれない。乗務線区は武蔵野線・京葉線。そのほかに乗務する線区が増えたら必要な教育は行っていく。

14. 乗務員基地再編成施策に伴う異動者のロッカー整理については一律の労働時間を計上すること。

(会社回答) 労働時間として取り扱う考えはない。

組) 9月にやった申4号交渉の中では、ロッカー整理についての超勤については検討していくと答えていたが、今回明確に取り扱わないとなった理由は?

会) ロッカーの整理については労働提供されていないという考えからである。通常の異動と同様になる。しかし、基地再編成施策による異動であるため、荷物の移動は会社が責任もって行っていく。





申8号 武蔵野運輸区および西船橋運輸区(仮称)発足に関する申し入れ(要旨) その4

15. 京浜東北・根岸線乗務員基地再編成施策およびジョブローテーション施策に基づく支社間異動を経験した社員の異動については、本人の希望を尊重すること。

(会社回答) 社員の運用については、就業規則に則り取り扱っていく。引き続き、コミュニケーションは図っていく考えである。

組) この再編において、3支社目となる異動の可能性もあるが、どのような認識なのか？

会) 支社間異動により、環境の変化に対する苦労は認識している。本人の希望を尊重したコミュニケーションを通じて行っていく。

組) 直近で着任した新人車掌についても異動の対象になるのか？

会) 一概にどこまでが再編施策の対象というものはない。

組) 八王子支社へ異動するメリットはあるのか？やりがいやモチベーションを持った人が担うことがプラスになると考える。

会) 業務の幅はこの間の融合と連携で広がっている。個々人の感じ方の違いというはある。

京浜東北線の基地再編成施策で大変なご苦労も聞いている。支社の違いや新たな環境や業務への対応等、色々な環境の変化を経験することも成長に繋がるのではないかと考える。

組) であるならば、本人希望を尊重した異動の方が、行った先で頑張れるしチャレンジしようと思う。

希望せずに異動となれば気持ちの切り替えも難しい。

会) 施策を担う乗務員個々人のフォローは必要であり、バックアップはしていく。

組) 異動対象者については、2023年度下期面談の希望把握が大きく考慮されていると思っていいいのか？

会) 異動については任用の基準に則り取り扱っていくものではあるが、支社としても面談での希望は把握している。

組) 今回は大きな人数が異動となる。個々人のキャリアビジョンや生活設計に影響を及ぼす施策である。

希望した社員が希望通り異動できれば施策の目的の実現にいい影響を与えられると考える。

振り分けについては本人の希望を尊重して最優先に考えるべきだ。

会) 武蔵野線については武蔵野運輸区とさいたま車掌区で担うことになる。

そこは管理者含め一体となってやっていく必要がある。希望についてはしっかり受け止め、

通勤考慮やそれぞれの職場で期待する役割なども含めて検討していく。

全てが希望通りとなるのは難しいが、総合的に勘案し任用の基準に則って行っていく。

組) 武蔵野運輸区にはどのような人材を期待して職場を構成していく考えなのか？

会) 新基地に関わらず、乗務以外にも企画・計画業務をやっていただきたいという考えがある。

組) 繰り返しになるが、人間が異動するというのを忘れず、心の通った人事異動をお願いしたい。

会) 思いは分かった。意見として承る。

施策を担うのは我々だ！自己主張した面談での

内容の反映を強く求めていく！