



千地申第8号

「運営体制の見直し」に関する申し入れ団体交渉を行う！① 3月18日

1. 本施策を実施する目的と根拠を明らかにすること。なお、運営体制の見直しは職場の変化点が明らかになったうえで提案を行うこと。

(会社回答) 役割分担にとらわれない柔軟な働き方の実現により、効率的で生産性の高い業務執行体制の構築を目的として実施することとした。

(組合) 今回の見直しに関して、従前は間内改良や新たな販売機器の導入による要員の増減があつてのものだと認識しているが、何故今回のような提案に至ったのか？

(会社) 今までの効率的な業務執行体制を積み重ねてきた中で、今回作業ダイヤを見直せるか議論し、作業ダイヤの組み換えで体制を見直せると現場長と議論の上で判断した。

(組合) 現場長との議論はいつ行われたものなのか？

(会社) 提案前に行った。提案を行ってから議論をしたというわけではない。

(組合) 今施策を津田沼駅、大網駅で行う根拠は何か？

(会社) 津田沼駅でいえば融合と連携を進める上で、役割分担が明確であるが故、コミュニケーションがとりづらいという意見があり、見直すことでコミュニケーションが取りやすい体制となる。判断した理由として、津田沼駅は業務量や、CSPの業務委託の進捗状況を踏まえ、作業ダイヤを組み変えれば出来ると判断した。大網駅は券売機の締め切り作業や被管理駅の巡回業務を、4徹の業務内容に振り分ければ対応出来ると判断した。

(組合) 津田沼駅はどの担務が日勤になるのか？

(会社) 日勤になる担務はホームのY番である。

(組合) これまでY番が担ってきた時間帯の業務は誰が担うのか？

(会社) Y番が担ってきた朝通帯の輸送業務は信号担当の日勤者が対応する。

(組合) 誰がどの担務が出来る・出来ないの把握は一般社員では理解しにくい。作業ダイヤの作成はPTが担っているが、管理者は関わらないのか？

(会社) 作業ダイヤの見直しはPTが担っているが、最終的には現場長と支社が見て判断する。管理者が関わらないことはない。作業ダイヤの見直しにあたり、担務で何が出来る・出来ないかについて、グループ会社に関わるものもあり全社員に説明する。

(組合) 提案してから作業ダイヤの見直しを行ったのではという疑念があつた。今後施策を提案する場合は、見切り発車で提案しないことは確認してよいか？

(会社) 会社として作業ダイヤの見直し等を検討してから施策を提案する。見切り発車で行うことはない。 **確認！**

2. 運営体制の見直しに伴い、異常時対応力の低下が危惧されることから、津田沼駅・大網駅における異常時体制を明らかにすること。なお、組合員・社員の負担を軽減するために、支社総体で異常時の応援体制を構築すること。

(会社回答) 引き続き、異常時については統括センター等総体で対応していく考えである。

(組合) 大網駅では日勤が1名減り、津田沼駅は1徹減の1日勤となり、時間帯(早朝・深夜帯)による不安の声が大きい。特に輸送障害時に不安があり、夜間での異常時体制について要員が少なくなった上でどのように体制を構築するのか？

(会社) 異常時対応はこれまで同様、統括センター総体で体制をとる。事象の大きさによって支社に依頼することもある。

(組合) 津田沼駅は現状、新検見川駅で人身事故が発生すれば応援に行く。日中帯は管理者を含め日勤者がいるが、日勤者が退社後の対応となると今までより新検見川駅に応援に行く社員、津田沼駅に残る社員への負担が多くなるがどのように考えているのか？

(会社) 新検見川駅で人身事故が発生した場合は、津田沼駅と輸送指令で打ち合わせを行い、津田沼駅から派遣が厳しいとなった場合は、稲毛駅から派遣するなど柔軟に体制をとる。

(組合) 支社総体で対応する場合の体制はどのようなものか？

(会社) 支社の応援は、モビサだけでなく、他部門を含めて深夜・早朝帯、通勤途上の社員や近隣の社員に連絡して対応する。

(組合) 津田沼駅・大網駅における異常時体制について、事業本部や支社総体で異常時体制をとっていくことを確認するがよいか？ **確認！**

(会社) はい。



千地申 第8号 「**運営体制の見直し**」に関する申し入れ団体交渉を行う！② 3月18日

3. 津田沼・大網駅における施策実施後の体制について明らかにすること。なお、津田沼駅における日勤の業務内容については、輸送業務の安全レベルを低下させないために輸送業務を中心に設定すること。

(会社回答) 業務に必要な要員は確保していく考えである

- (組合) 津田沼駅や大網駅における施策実施後の体制を明らかにすること。
- (会社) 津田沼駅では、泊りだったY番が日勤となり、朝通帯のホーム対応は信号の輸送日勤が出勤時間を7:45から7:25に早めて対応する。また、大網駅で見直す日勤業務については、券売機の締め切りはC番に、改札業務はAとB番に休憩時間を変更して割り振り、被管理駅の巡回は作業ダイヤにない日勤や駅長が行う。
なお、A・B・C番が乗降終了表示を行える体制は整っている。
- (組合) 出勤時間を早めることに関して、社員から意見は出ていないのか？
- (会社) 出勤時間を早めることに対する社員からの意見は聞いてない。
- (組合) 夜間にマジックハンドを取り扱うについて、早急に二人体制が取れない場合があり拾得開始まで時間を要する。終電終了後に対応する場合もあり、ポスター掲示や車内広告、駅構内放送でお客さまの理解を得るよう周知するべきだ。
- (会社) 現在もポスター等で周知を行っているが、引き続き周知を行っていく。
- (組合) 輸送業務を残す観点から、日勤の時間帯について遅い時間帯の方がよいとの意見がある。
- (会社) 日勤業務を遅い時間帯にしたい意見については、職場での議論が前提だが、不安があれば支社でも検討する。
- (組合) 今後施策の検証を行い、輸送の安全レベルを低下させないことを確認するがよいか？
- (会社) 了解。

確認！

4. 施策実施にあたり、新たな担務に就く場合においては、本人の習熟度を考慮して教育・訓練を確実に行うこと。

(会社回答) 業務に必要な教育・訓練については、実施していく考えである。

- (組合) 4月1日から施策開始となるが現段階でどのような教育・訓練が行われているのか？
- (会社) 津田沼駅は乗降終了表示を行う可能性がある営業当直、大網駅は券売機の締切経験がない社員に行っている。
- (組合) 乗務ユニットから津田沼駅の兼務組合員に対して、乗降終了表示の教育は行うのか？
- (会社) 津田沼駅の兼務社員については、乗降終了表示を掲出する業務は担当させない考えである。
- (組合) メトロ車両での荷挟まりでDコック扱いは乗務員が扱うとなっているが、車両がホームから外れてる可能性もある。大網駅ではホームの形状や設備の把握が重要であり教育・訓練が必要だ。
- (会社) メトロ車両のDコックの取り扱いなど異常時対応等、必要な内容であれば教育する。
- (組合) 現在Y番が、テンポラリースタッフが忘れ物を事務室に持参した際、拾得箇所・時間を分かるようにメモ用紙に記入してCSPに渡すが、輸送日勤も同様の扱いで良いか？なお、忘れ物をした旅客が事務室にきて、自分の忘れ物があった場合、その場では引き渡しが出来ず、お忘れ物センターで手続きしないとイケないことや、輸送混乱等で乗降終了表示が必要な場合もあるため、輸送日勤を担うための教育・訓練を行う必要がある。
- (会社) 遺失物の受け渡し等の委託先とのやり取りや、輸送日勤を担うために必要な教育は行う。
- (組合) マジックハンドの取扱いは基本的にどの担務が行うのか？出改札も行う場合は教育が必要と考える。
- (会社) マジックハンドの取扱いは基本的にホーム担当が行う。出改札の社員で行う場合もあり、必要な教育は行う。
- (組合) 誰がどの担務を出来る・出来ないが分かるように、OJT記録簿を見える化出来ないのか？
- (会社) 業務の出来る・出来ないの見える化についての受け止めは職場に伝える。発信の仕方は検討が必要である。
- (組合) 運営体制の見直しに必要な教育は、施策実施までに組合員・社員への教育は終了するのか？
- (会社) 必要な教育は全社員、3月末で終了する。

確認！

確認！

5. 施策実施後に労使双方で検証を行い、問題等が生じた際は必要な議論を行うこと。

(会社回答) 具体的な提起がある場合「労使間の取扱いに関する協約(令和6年10月1日締結)」に則り取り扱っていく考えである。

- (組合) 今後検証を行い、コミュニケーションを取りながら、何か問題等あれば労使で協議すること。
- (会社) 了解。
- (組合) 2026年スケジュールで改札のAIや遠隔精算システムの導入が示されたが、示せるものはあるのか？
- (会社) アバターという案内AIや遠隔精算システムを試験的に導入する。アバターはAIさくらさんと同様なもので、遠隔精算システムは事務室に居ながら遠隔精算が出来るようになる。

組合員が安全で安心して業務ができるよう、検証運動を職場からつくり出します！