



9月5日 木曜日 千葉支社船橋統括センター新設に伴った、 武蔵野線・京葉線運用改訂の提案を受ける!

地本は、千葉支社船橋統括センターの新設に伴った武蔵野線・京葉線の運用改訂の提案を受けました。東京統括センターが担当する車掌業務を船橋統括センターに移管することにより乗務員行路が変更になることから、運用改訂を実施するものです。

● 実施内容

- (1) 東京統括センターが担当する武蔵野線の車掌業務を千葉支社に移管する。
- (2) 千葉支社が担当している京葉線の車掌業務の一部を、首都圏本部に移管する。
- (3) 東京統括センターの乗務員運用及び折り返し時間を見直す。

● 箇所別行路数及び乗務キ口

平日

箇所名	現改	行路数			乗務キ口
		日	泊	計	
東京統括センター	現行	7	10	17	6,448.2
	改正	3	7	10	3,794.2
	増減	-4	-3	-7	-2,654.0

土休日

箇所名	現改	行路数			乗務キ口
		日	泊	計	
東京統括センター	現行	6	10	16	5,901.2
	改正	2	7	9	3,393.6
	増減	-4	-3	-7	-2,507.6

※運転士については、行路数及び乗務キ口の変更はない

※東京統括センターは、2024年7月に「首都圏本部における柔軟な働き方のさらなる実現について（2024年10月実施）」で示した、2024年10月1日に設立する統括センターである。

※千葉支社船橋統括センターは、2023年12月に「2024年3月ダイヤ改正等について」で示した、西船橋運輸区（仮称）の正式名称である。

実施時期：2024年 12月 1日

ちょっと待って・・・

西船橋運輸区（仮称）の話が船橋統括センターになっているけど、
乗務員基地再編と統括センターが混同している!

問題点

- ・乗務員基地再編の考えは過去に示されたが、統括センターになることを提案日まで示されていないことから、正式名称では矛盾が発生する。
- ・乗務員基地再編と統括センター化はそれぞれ目的が違うことを本部—本社間で議論しているにも関わらず、名称の変更で進めようとしている。
- ・乗務員基地再編から統括センターに施策が変更になった理由が示されていない。
- ・今回の件は、首都圏本部から東京地本に変更することを提案されていない。



9月5日
木曜日

千葉支社船橋統括センター新設に伴った、
武蔵野線・京葉線運用改訂の提案を受ける!

組合

会社

その2

- ◆ 提案も説明もされことなく乗務員基地再編から統括センターに目的が変わっている。乗務員基地再編の話は無くなったのか。
- ◆ 業務移管に伴う異動は発生するのか。
- ◆ 乗務員基地再編から統括センターに施策が変わるならば、提案・説明をすべきだ。

- 乗務員基地再編の考えがなくなったわけではない。西船橋運輸区(仮称)から船橋統括センターが正式名称になった。
- 具体的なことは決まっていないが、異動の可能性はある。
- 意見については受け止める。

労働条件の変更に関わることであり、労使慣行に基づいた提案・説明を行うべきだ!

- ◆ 大宮地本、八王子地本には西船橋運輸区(仮称)を廃案とした上で、船橋統括センターを提案している。東京地本管内でも京葉運輸区が今回の施策に関係しているにも関わらず、話が全くなかった。組合軽視と言わざるを得ない。また、説明が今日になった理由を示すこと。

- 東京地本への説明のタイミングは「今日がベストである」という認識。決して組合を蔑ろにしているわけではない。

「説明のタイミングは今日がベスト」だとする考え方は、会社の一方的な押しつけだ!!

- ◆ 議論や説明がないまま突然職場に統括センターの掲示が貼られ、社員は驚くし不安になる。
- ◆ 会社は「基地再編成の考えの上に統括センターの目的がある」と回答したが、乗務員基地再編を全社員へ示した後に新たに配属した社員に現場ではどのように説明したのか。

- 社員によって様々な受け止め方があると思う。不安があれば聞いていただきたい。
- 配属時に現場長の特別講義で説明している。

受け止め側が認識できていない! しっかり説明を行うべきだ!!

**提案も説明もせずに施策を進めるのは、
労働組合軽視であることを指摘!**

私たち輸送サービス労組は、現場で働く全ての人を意識して提案を受けています。
施策の目的を担う組合員・社員が自覚していくことが何より重要であり、現場の声を受け止めて労使議論を進めるべきだ!

その3へ



9月5日
木曜日

千葉支社船橋統括センター新設に伴った、
武蔵野線・京葉線運用改訂の提案を受ける!

その3

1, 東京統括センターが担当する武蔵野線の車掌業務を千葉支社に移管する。

- ★ 東京統括センターが担当する武蔵野線の行路は千葉支社に全て移管する。
→首都圏本部では武蔵野線の乗務線区がなくなる。
- ★ 異常時でも西船橋より先を担当することはない。
- ★ 10両編成の西船橋発着の電車は担当する。

2, 千葉支社が担当している京葉線の車掌業務の一部を、首都圏本部に移管する

- ★ 千葉支社の武蔵野線行路増加に伴う業務移管を行う。

3, 東京統括センターの乗務員運用及び折り返し時間を見直す。

- ★ 運転士の運用変更に伴うもの。

組 合

- ◆ 施策実施に伴い、千葉支社管内への異動はあるのか。
- ◆ 統括センター化に伴う、社員説明はどのように行うのか。
- ◆ 船橋統括センターの規模はどの程度か。
- ◆ 全体の人数ではなく、乗務ユニット等の担務ごとの規模数を示すべきだ。
- ◆ 船橋統括センターの運転士、車掌の出面数を示すこと。
- ◆ 異動の可能性があることから、船橋統括センターのレイアウト、設計図を事前に確認することは可能か。

会 社

- 千葉支社管内への異動の可能性はあるが、具体的な人数は分からない。
- 訓練などで周知していく。
- 全体で400名程度である。
- 意見としては受け止める。
- 運転士 (日勤11・泊16)
車 掌 (日勤13・泊16)
※ どちらも平日の出面数
- 確認する。

人事異動の必要性を明確にさせて、働きがいを持てる

統括センター化施策とするために、関係分会と議論していきます!