

業務の新聞

第14号

平成30年

1月31日

ダイヤ改提案される。

1月30日、3月ダイヤ改正の提案がなされました。

首都圏の支社では最後の提案となりました。ダイヤ改正までのスケジュールを支社経営側にとって予定通りなののでしょうか？その真意も含めた今後、論議を深め、支社経営側の姿勢・思考の改善を求めています。

会社提案では、「利用状況を踏まえた輸送体系の構築」「輸送力増強」「混雑緩和、安定輸送対策」「各種プロジェクトの着実な推進」「お客さまのニーズを的確に捉えたダイヤ作成」を目指し、新幹線・在来線のダイヤ改正を実施するとしています。具体的には①京浜東北線→ホームドア設置に伴う表定時分の見直し②常磐緩行線→小田急線との直通輸送体系の見直し③武蔵野・京葉線→朝通勤時間帯の増発による混雑緩和④「はやぶさ」→増発、盛岡「はやて」→到達時間短縮⑤「あさま」→増発、「はくたか」→自由席拡大などでした。区所別の標準数は、臨時列車及び団体列車の増減により、①大崎運輸区→運転士+1②新宿運輸区→運転士△1③綾瀬運輸区→運転士+1④東京車掌区→車掌△1⑤上野車掌区→車掌△1⑥上二運→運転士△1⑦田端運転所→運転所△1⑧上野運転区→運転士+1⑨TK→運転士△2としたいとしています。また、ダイヤ改正に伴う教育は、2月～3月で各区において実施予定だそうです。営業関係では、東京駅・秋葉原駅・上野駅で輸送体系の見直しを行うとしています。

関係職場の皆さんと十分に協議し、安全で働きやすい職場を創造するために、職場の声をもとに取り組みを進めてまいります。

思いつくままに

雪の信越線で長時間“お客様を缶詰状態”がマスコミで大きく報じられました。

J R北海道では『雪対策』に50億円以上を使うそうです。

雪、台風など自然災害に立ち向い、安定・安全輸送を実現するために、各現場では“たたかい”が日々行われています。

天気予報をはじめ多くの情報をもとにした“対策”というアイテムを手にも多くの社員が“たたかい”に臨みます。

「列車を躊躇なく止める！」ということは、並大抵なことではありません。ましてや“何かあって”想定外ということで、済ませることは私たちにはできません。

しかし、報じられる映像をみていると、『情報収集』の不十分さと『判断能力』の曖昧さが、列車の安全・安定輸送に支障をきたしお客さまに多大なる迷惑をかけているのではないかと、『？』が浮かんできます。

業務委託や“無人化”で現場の『目』が『口』が『耳』が『足』が減りつつあります。“いざ”という時に大丈夫なののでしょうか？

春闘本番！

2018 春闘総決起集会

3月3日 14時～ 田町交通ビル

皆さん！出番です！