

OMIYA MAIL NEWS



JR EAST
TRANSPORT
SERVICE WORKERS
UNION

JR東日本輸送サービス労働組合
JTSU-E OMIYA 大宮地方本部

2024.12.22
No. 020



HOMEPAGE



TWITTER

4. 異動者に対する線区の特情を踏まえた取り扱いや臨時行路の注意点等、特有な業務知識を習得する教育が不十分なためカリキュラムを改善すること。

会社回答：必要な教育等は行っていく考えである。

組合) 異動者も増えていて先日では乗務中、機器の復位の仕方が解らず10分電車が遅れるような事象が発生している。月例訓練だけではフォローアップに欠けると実感している。

会社) 乗務員サイドからフォローアップの必要性やアプローチもあっていいのではと考える。

組合) 回送担当が出来る指導員が現在一人しかいない。職場としてどうなのか？

会社) 課題だと認識している。

5. 各乗泊地において、前日に到着した順に起床するように埼京運輸区と調整すること。

会社回答：必要に応じて関係機関に要請していく考えである。

組合) 埼京運輸区の行路は乗泊地に早く着いて遅く出ていく。平準化を図っていただきたい。

会社) 行路の理想があることは認識している。改善を現場と図っていく考えである。

6. 夕方の帰宅時間帯の踏切の長時間遮断を防ぐため、平日1940Kの西大宮駅での停車時分を見直すこと。

会社回答：列車ダイヤは、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮して設定している。

組合) この列車は行き違いが無いにも拘わらず、西大宮で1分50秒停車している。

あの時間帯の交通量は多く、踏切待ちの車が滞留する。地域に生きる鉄道会社を謳うのであれば、出来る改善はやっていくべきではないのか？

会社) 川越線の発車時間に関しては、利用者の分かりやすさに重点をおき、毎時同じ時間にダイヤ設定している。

組合) 何もしないのに1分50秒を停車する必要性と理由がわからない。調べていただきたい。

会社) 調べられることは調べて伝えられることは伝える。

7. 運転士の折り返し作業に時間的余裕がないため平日、回491K川越駅着後の案内設定、ドア開扉は車掌が行なうようにすること。

会社回答：行先案内設定・ドア開扉に必要な時間が確保されているため、運転士が実施しているところである。

組合) 車掌が乗っているのに何故車掌がドア扱いしないのか？

会社) 運転士がドア扱いをしていくという会社の目指す方向性があるというのが大きい。

組合) 時間に余裕がなく、旅客を待たせているのが実情。この遅れが朝の埼京線の遅れを生み出している。

会社) 検証をして必要な時間は確保している。

組合) 7万型のりんかい型で検証してそうなっているのか？

会社) 7万型とは聞いていない。現場の声として承る。乗務員間で打ち合わせをして車掌がドア扱いをすることは否定しない。

組合) 現場では赤羽はやってもよいとなっているが、川越もいいのか？

会社) 否定するものではない。報告書で報告して欲しい。

8. 川越車両センターの男性用浴室の排水関係および脱衣所の空調等の環境を改善すること。

会社回答：設備の整備については、必要に応じて関係機関に要請していく考えである。

組合) そもそも40人泊まる場所ではない。極めて健康に関わる問題。

会社) 現状は把握している。直近で出来ることはやっている。

組合) ドアの形状も良くない。脱衣所は全ての季節で環境が悪い。

会社) 川越車両センターの社員からも声がある。把握している。