

申19号 2015年3月ダイヤ改正に関する申し入れ団体交渉 その2

第4項 執務スペース、休憩室、休養室等を使用目的、作業実態に合わせて整備すること。
なお、鉄道敷地内の既存不適格建築物についても、必要な増改築を行うこと。

組合 既存不適格を理由に乗務員休憩室を拡幅できない等、実態に合わせた設備になっていない！

会社 制約がある中で難しい点もあるが、支社で場所に応じて考える。本社も一緒に考える。

組合 東京駅の乗務員休憩室はトイレが少ない。上野東京ラインの拠点にふさわしい設備にすべき！

会社 最大人数を想定しており、現時点で不足とは考えていない。開業後の状況に応じて改善する。

問題が生じてからでは遅い！！

作業実態に合わせて、今後も設備を整備することを確認！

第5項 常磐線特急の着席サービス導入による、社員周知と訓練等を十分におこなうとともに、車掌へのバックアップ体制を確立すること。
また、「スワローあかぎ」の着席サービスの利用状況を具体的に示し、課題を明確にすること。

組合 「スワローあかぎ」の教訓から、常磐特急の着席サービスに活かしていることは？

会社 MV の増設、MV での購入時の手順の簡略化、発売時間の延長を実施。（スワローあかぎも同様）

組合 着席サービスはお客さまにわかりづらいだけでなく、始発駅でホーム据付からドア開扉までの時間が増大、区間運休の場合の払い戻しなどトラブルが想定される。

会社 良いサービスであることが大前提。案内をしていくとともに、何ができるか勉強していく。
ダイヤ改正当日は、朝・夕をメインに非現業社員も添乗し車内案内等のフォローをする。

トラブルがあった時に、すぐ対応できる万全な体制を改めて要請！

第7項 交通政策基本法に示されている混雑率緩和策を積極的に推し進め、首都圏の混雑率を解消していくこと。

組合 交通政策基本計画に2015年にピーク時間帯の平均150%にすること等があるか認識は？

会社 目指すこととして答申(交政申第19号)されていることは認識している。
増発・拡幅車両導入などしてきたが、今後も一つ一つ解消に向け努力していく。

組合 今回の改正で混雑率が緩和する見込みは？

会社 上野東京ライン開業により、上野→御徒町：200%⇒180%以下
拡幅車両導入により、南武線、横浜線：10%近く緩和
増発により、武蔵野線：180%を切る } と想定。

組合 混雑率を上げるような施策を実施すべきでない！最大限の努力を要請。

会社 お客さまの視点に立って、1%でも混雑率が緩和することを目指す。

検証運動をつくりだし、次回ダイヤ改正につなげよう！！