

国労 蘇我運輸区分会ニュース

会社はもっと現場の実態を把握しろ！

小出しに出て来るダイ改後の問題点

前回まで3回に渡り、執行委員会の報告としてこの間の会社施策を特集してきており、今回のこの資料はその時に掲載するつもりで用意していたのですが、完全にタイムリングを外してしまいました。遅ればせながら、今回掲載します。

準備時間の短縮

左別表は主だったもののみ掲載しています。先日、実際に新習志野（派出）で朝点呼を受けて、その1分後を待って歩き始めてみました。早足で歩いて、担当列車に乗る込んだのは発車の2

分前を切っていました。そこから番線設定、案内放送の後、すぐに発車という感じでした。会社の指導は「それで良い」となっていますが、あまりの余裕のなさに長年車掌業務をしてきた身としては「これで良い」とは決して思えません。

まだまだ続くよ、

特急の問題点

一番の問題点は、現場で担当する車掌と利用者が同じタイムリングで、今回の会社施策を知ったこと、その後も何ら

現場社員には詳細な説明も教育もなされなかったことではないでしょうか。ダイ改の2日前になって初めて45%の限定枠を知ったり、それで取れなかったら通常の指定席料金になることで、利用者と一緒に車

対応で済ましてきてしまった私たちの弱さも改めて認識しました。「会社の責任」をもっと表に引きずり出しても良いのではないのでしょうか？！

や恥も外聞もない？ 現場社員には詳細な説明も教育もなされなかったこと、その後も何ら

マホ画面の操作を聞かれて、何も答えられなかったり……。全てがダイ改後に車掌が実際遭遇してしまっただけで、現場内で共有され、後手の対応が現在も続いています。利用者にも現場社員にも対しても、何の責任も持たずに、こんな施策をこり押ししてしまうこの会社、もはや恥も外聞もない？



出先点呼から発車までの時間（抜粋）

| 宿泊地 | 改正前 | 改正後 |
|----------|-----|-----|
| 蘇我（初電行路） | 25分 | 15分 |
| 新習志野 | 22分 | 13分 |
| 大網 | 21分 | 9分 |
| 勝浦 | 28分 | 11分 |
| 館山 | 24分 | 12分 |
| 君津 | 29分 | 13分 |

労働条件を改善出来るのは組合の運動だけ！

特急1052M,ダイ改後の交通量

() 内は両数、蘇我～東京間のみ記載、単位は(人)

| | 自由席(4) | 指定席(4) | G車 (1) |
|----------|--------|--------|--------|
| 3/15 (火) | 108 | 147 | 0 |
| 3/24 (水) | 123 | 138 | 2 |
| 3/30 (水) | 113 | 149 | 1 |

特急関連資料（各種料金との比較：円）今年2月17日A新聞より

定期券用月間料金券や房総料金回数券は片道自由席1回分に換算（3/12 廃止）

駅ねっとのトクだ値45%引きは6月いっぱいまでのキャンペーン価格。以降は35%引き価格となる。

| 区間例 | 指定席料金 | 自由席料金 | トクだ値45 | トクだ値35 | 月間定期 | 回数券 |
|-------|-------|-------|--------|--------|------|-----|
| 東京—蘇我 | 1050 | 520 | 570 | 680 | 390 | 520 |
| 東京—大原 | 1480 | 950 | 810 | 960 | 555 | 730 |
| 東京—鴨川 | 1890 | 1360 | 1030 | 1220 | 705 | 950 |

