

国労

蘇我運輸区分会ニュース

第7回執行委員会③

7月8日（金）11時半～KAMEYA

行路交番、改善要求

既に地本連協では、各車掌職場からのダイ改後の修正要求をまとめたようですが、本会議では更に色々出し合いました。

朝食時間の確保

特急52Mの運転担当207行路は、東京到着7時8分のあと、回送ドア閉め(所用5分以上)のあと、次の乗務(各駅停車)が7時39分で、ここで朝食を摂ろうとすると、正味20分も確保されません。同列車の改札担当210行路は、到着後すぐに詰め

所に行くことが出来、次が8時7分で、食事時間も余裕があります。

207行路の食事時間の確保のため、2つの行路の改札と運転担当を交換してくれという声がありました。

以前にも書いてきたことですが、今年のダイ改から特急列車に関する営業施策や、それに伴う私たちの仕事も大幅に変更となっています。

仕事が終わらない！

定席拡大による改札要員の削減で、改札業務が終わらない列車があるということです。

東京発5両(指定3、自由2)は全て厳しく、特に東京17時の63Mは、帰宅通勤時間ということもあり、蘇我までは何とか終わりますが、そのあとの蘇我〜大網は全く終わりません。具体的には、一人で5号車、4号車の順に改札をしていくのですが、5号車が終わる前に大網手前のトンネルに入ってしまうという状況です。車内での発行が増えたせいですが、以前ではとても考えられないことです。

団交でも「改札要員増」を訴えています。回答は「終わらなくても良いです」「日報で挙げ

てもらわないと、状況が分かりません」の繰り返しです。後者は明らか逃げ口上です。前者はとも会社の上部の人間が言う言葉とは信じられません。是非とも、現地調査に訪れていただきたいものです。

デジタル化の落とし穴①

auの通信障害

携帯端末史上最大の事故となってしまったのは周知の通りであります。自分の仕事、趣味、金融、経済、物流、医療・等々、全てインターネットでつながっている社会的な方向性ですが、使いこなせば便利な反面、不便も隣り合わせというのが皆さん、身にしみて分かったことだと思います。人命に関わる弊害も発生したとか



で、デジタル依存も一度立ち止まって考えてみる良い機会になったのではないのでしょうか。デジタル化の落とし穴②

全社内DTAC問題

第746号でも取り上げましたが、会議内でも今一度話し合いました。当区のように紙ベースの他、T o e wも併用しようとする、更なる弊害が発生してしまうことで、こうした場合は紙ベースのみで対応した方が良かったのではと、当日勤務者から意見がありました。

今後も様々な不具合が発生すると想定し、対策及び対応を事前に細かく決めておいてほしいものです。

第7波に備え、気を引き締めよう！