

2014・3月ダイヤ改正の問題点

2014/6/22

3月改正から3ヶ月が経過しました。行路がたくさんある区では未だにすべての行路に乗務できていないこともあります。現在までの問題点を提起します。

- 従来とは格段と厳しくなった運転士行路
- 常磐線の運輸区の位置づけの明確化
- 放射線下での乗務
- 休憩室の不備と乗務環境の悪化
- 会社への取り込み、団結破壊の攻撃

1. 従来とは格段と厳しくなった運転士行路

- ① マンモス行路 勝田 215、216、217、218、219、
(例) 勝田 11:10—いわき—勝田—上野—勝田—大津港—高萩 0:17 (泊)
- ② 日勤行路の重度化 勝田 201、207、208、213、214
- ③ 早朝出勤 勝田日勤行路 14 本中 4 時台 5 本、5 時台 3 本、6 時台 2 本、7 時台 2 本 (居ながし無し。宵出し以外は 2 本しかない)
- ④ 上野即折、土浦即折 土浦 65、83
- ⑤ 休憩時間の僅少 乗継から乗継まで 3 5 分、4 5 分など続出
土浦 62、71、75、76、77、83、84、85、86
水戸 51、58
勝田 202、204、209、210、213、214、219、

2. 常磐線の運輸区の位置づけの「明確化」…そのデメリット

- ① 土浦は普通を主体に、勝田は特急を主体に、水戸は水郡線と水戸線を主体に
全社的な運輸区再編の動きの中で、常磐線 70 キロ圏に土浦、120 キロ圏に水戸・
勝田の 2 つの運輸区は多すぎる・・・の回答か
- ② 土浦 普通列車ばかり特急少ない 上野—勝田 (水戸) も多数
水戸 水戸線ばかり 常磐線上野方面は 3 行路しかない (電車組は 2 行路)
特急は水戸以南ゼロ、いわき 1 本、高萩 1 本のみ

勝田 水戸線少ない 月2～3回 常磐普通少ない 特急ばかり

大子 水戸に行路を移管 行路減で組みづらい

③ 技術保持・継承のためにはバランスよく配置すべき

水戸では「アンケート」に「特急乗りたい、東京行きたい」と書くことを仲間内で意思統一している

④ 新規養成では線区の偏りは深刻な問題

見習中、試験区間は勤務変更（変番）してまで練習運転

水戸では上野に行くのが月1～2回、勝田では小山に行くのが月2～3回

3. 放射線下での乗務

① 広野～竜田運転再開

避難区域内での乗務

積算線量計、空間線量計を所持し乗務。積算量は会社が「管理」。しかし、高線量が出ると「誤動作」で処理。

4. 休憩室の不備と乗務環境の悪化

① 上野統合乗務員休憩室 運転士・車掌、他線区がいっしょ、食堂・点呼場所から遠いうえに、椅子が少なく若い人は丸椅子

② ほとんどの行き先で休憩室をリニューアル 昼は皆無 仮眠はとれない

③ 所持品の多様化 携帯電話、タブレット、電池、無線子機の鍵、「線量計2つ」それぞれの取り扱い、管理が重圧に

④ 監視・管理の強化 前面カメラ、乗客からの監視・投稿、車両データの解析 なんでも「報告」の義務化

5. 会社への取り込み、団結破壊の攻撃

① 従来の昇進試験に加え、人事賃金制度

② 各種レポート提出、委員会、CS会議、マイプロへの参加

③ 実践管理者、公募制（他系統への転勤希望）

④ ライフサイクル

(以上)