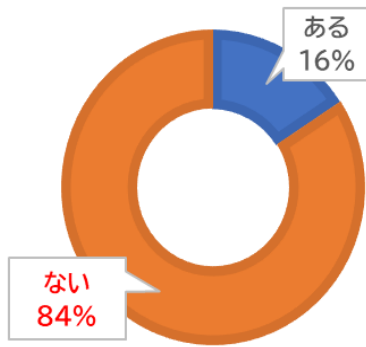


大田運輸区から蒲田駅への乗務員新通路新設の説明が行われる! ~その①~ 現場の声は「今やるべき投資ではない!」

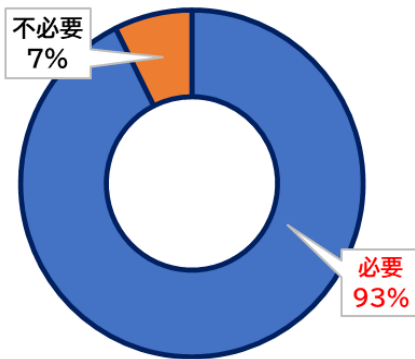
問. 新設する理由として、「異常時に蒲田駅中央改札の通過が困難になるため」と説明されていますが、通行が困難であると感じたことはありますか?



アンケート結果より

大規模輸送混乱時や入場規制があった場合、改札の通行は困難であるとの認識はありますが、利用者はコロナ前に戻らないと様々な場で語っていますし、輸送混乱の対策を考えるべきであり、過剰投資であると考えています。

問. 社員説明の中で「予算額はどれくらいか」と質問されていますが、乗務員通路新設に伴う工事規模や予算額を明らかにする必要があると思いますか?



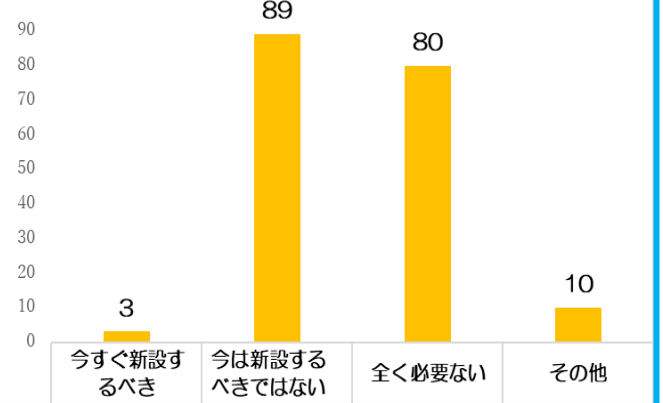
アンケート結果より

コストダウンを行う際は、〇〇円のコストダウン削減と打ち出しますが、設備投資に関わる設備投資については一切明らかにされておりません。現場で苦勞して稼いだ収入を unnecessary 設備投資に使う必要はありません。

新型コロナウイルスの影響で、約5700億円の赤字決算が発表されました。来年度の黒字決算に向けて全社を挙げて多くのコストダウンや増収活動が行われています。そのような非常に厳しい経営状況の中、京浜東北線の拠点職場である大田運輸区から蒲田駅への新通路新設が説明されました。社員説明の中で「皆さんから要望があった」と言われていますが、京浜東北線に乗務する仲間からは「発足時に要求したが却下された話」「世間話で良いという程度」「今の経営状況で必要な設備投資なのか」など、疑問な声が出されています。

そこで、京浜東北線で乗務する仲間（運転士・車掌177名）が「蒲田駅の乗務員新通路（跨線橋）新設に関するアンケート」を取り組みました。アンケート結果からは、現場で働く目線と大きく異なっており、新通路新設の一旦中止・見直しを強く求めています。

問. 現在の経営状況やコロナ禍では緊急性のない設備投資は避けるべきと考えますが、乗務員通路新設をどのように感じますか? (複数回答可)



アンケート結果より

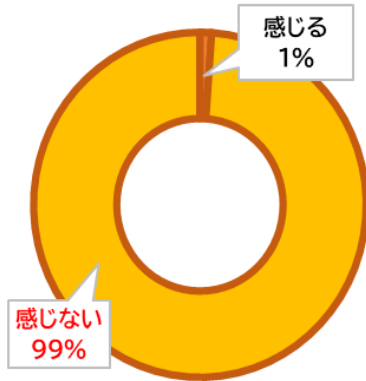
現場では「赤字決算時に投資することはない」「必要性を感じない」「今の通路に屋根を付ければ十分」など「 unnecessary 設備投資である」との認識であり、会社の目的とは大きくかけ離れています。

~その2へ続く~



大田運輸区から蒲田駅への乗務員新通路新設の説明が行われる! ~その②~ 会社の経営状況から一旦中止・見直しを強く求める!

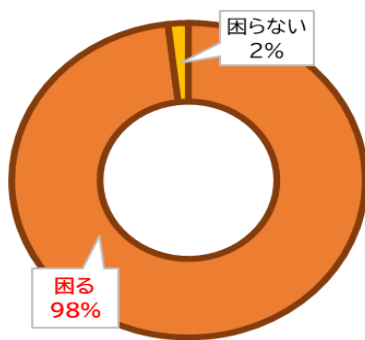
問. 乗務員通路を新設しないと乗務に支障が出ると感じますか?



アンケート結果より

大田運輸区発足後、5年が経過しましたが今でも問題はありません。逆に新通路新設により現在の詰所が減築されることから、乗務合間に影響を及ぼす恐れが懸念されています。

問. (運転士・103名対象) 乗務員通路新設に伴い、南行運転士詰所は減築になりますがどのように感じますか?



アンケート結果より

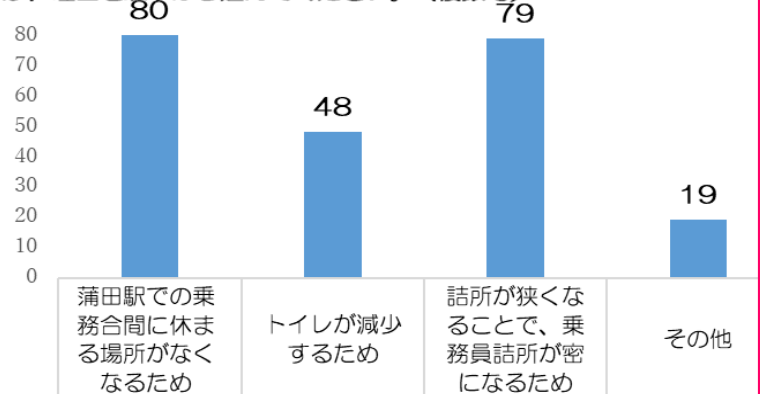
乗務の合間は、次の乗務に備えるために心身が安らぐ場でなければならないと考えます。蒲田駅南行詰所は、食事を摂る為の設備や環境が整っており、異常時対応を含めて極めて重要な場です。一方、大田運輸区や橋上詰所では、時間帯により手狭に感じることもあり、乗務の合間のあり方が大きく変わってしまう懸念があります。

JR東日本輸送サービス労働組合に所属する京浜東北線に乗務する仲間は、首都圏輸送の最前線として安全・安定した輸送を大前提に、乗務労働の特殊性を重視し現場の声を大切にしながら運動を展開しています。

現在、大田運輸区から蒲田駅への新通路(跨線橋)新設について社員説明が行われたことから、「赤字脱却を目指している中で、本当に必要な設備投資なのか」と真摯な議論を行い、アンケートを取り組んできました。京浜東北線で乗務する仲間(運転士・車掌177名)のアンケート結果から読み取れることは「今、行うべきことではない」など、会社が考えていることと大きくかけ離れています。乗務労働は、一歩間違えれば重大事故につながるどころか、命を奪いかねない極めて重要な役割を担っています。

私たちは「絶対反対」ではなく、今の会社の経営状況を考えれば「新通路新設の一旦中止・見直しである」と結論付けます!

問. (運転・103名対象) 先ほどの問で「困る」と答えた方は、理由を以下から選んでください。(複数可)



赤字状況の中で今すぐ行うべき設備投資ではないことは明らかだ!