



申2号

「新型車両投入に伴うワンマン運転実施について」 に関する説明申し入れ その③

5, 通勤、通学時間帯における混雑防止に向けた 車両運用や列車設定について明らかにすること。

組合	会社
日光線の4両運転を入れた時も鹿沼折り返しなど設定した経緯などあるが、ワンマン運転を入れるうえで考えていることは？	日光線のダイヤについては現行のものをベースとして考えている。そこに乗車率などを勘案して設定していく。現行の鹿沼折り返しの列車も有効だと思っている。
朝などの黒磯発の列車で混雑している列車もあると思うがどうしていくのか？また混雑緩和は量数？本数？で考えるのか？	実際に日々調査している部分になる。その中で課題設定して検討していく事になる。量数と本数の両方でみる。
ダイヤ設定で運転時分を伸ばしたりなど考えている部分はあるか？また注視している駅などはあるか？	不要に伸ばしたりは考えてない。必要な個所は必要な停車時分は取りたい。注視というとながしいが、例えば鶴田駅などは小さな駅に思えるが、朝は学生のお客さまがとても多い。そういった意味で時間帯など含め調査し検討していく。

6, ワンマン運転導入に伴う、宇都宮車掌区の要員を含めた 業務体制について明らかにすること

組合	会社
リゾート那須野や学臨は残るのか？	今施策とは関係なく、地域や関係個所の要請があって列車設定しているので、今後もそのようになる。
宇都宮～黒磯、宇都宮～日光の乗車していた車掌業務が無くなるという事は、その分の要員がおおよそ減るといった認識か？	影響は出る。ワンマン化によって車掌業務が減るという事は間違いない。異動という事になると、任用の基準という回答になる。
車掌職場ではワンマン運転で業務が無くなって転勤になってしまうのでは？と不安に思っている。そういった事はないのか？	単純に業務がなくなったから異動ではない。社員一人一人の希望などは面談などを把握していく。限られた人数の中で人ならでの業務に臨んでいくのかだと思ふ。
職場ではコミュニケーションの範疇だが色々な話が出て、不安につながっている。間違いなく施策で要員が減ることが予想できる。今後、どの様にエンゲージメントを高めていくのか、それは課題である。	ワンマン化の要員の関係は宇都宮車掌区だけに関わるものではないと思っている。他職場へ行きたい人などもいて、社員の皆さんの希望とマッチングしていくかもしれない。人ならでの能動的な仕事が出来るように、希望が叶うように全体的に見ていきたい。

不安解消に向け職場議論を深めよう！