



○9両ひとり乗務に起因する苦情・クレーム（切符が買えなかった、巡回がなかった、ドアに挟まった等）はすべて**会社が責任を持って対応し**、当該の乗務員に事情聴取はしないこと
（なんか身に覚えはないか？みたいな尋問もダメ）

○ただちに**京都駅客終合図(7番のりば)**を復活させ、執務位置を階段付近にすること

○指令等による遺失の搜索、車両の確認依頼等は**ひとり乗務であることを考慮**しておこなうこと

○**発車前のお詫び放送**（ひとりであるため巡回、対応ができない）を用意すること



嘆

複数の目で確認したホーム上の安全確認がいよいよ一人の目だけで確認することとなる。最大のリスクと考えるが、会社はリスクとは感じていないのだろう。機械化・装置化を完璧にしてあるのならいざ知らず、蜘蛛の巣、鳥の糞が付着したTV、そもそも画面が暗くて見えないところも北陸には多くある。乗組み基準の改悪が客離れを加速する恐れ大である。

呆

この間の経緯と 支社作成特改行路

乗務する不安を軽減するにはどうしたら良いかを所属組合を問わず協議した。自区所の特改行路を充当するのが最適と提案したが、今回は支社が作成するとの回答。行路(案)を見て唖然、呆然、何考えてるの？レベルである。安全・サービス・収入確保の面から作成すると思うが、単に所定労働時間クリアだけの？行路。他区所列車の乗込みは以前取りやめた経緯がある。支社と現場の風通しは依然閉ざされている。会社発足以来最大の危機の今、ここは現場に任せとけ！

界限

前号で記した山陽地区に家庭を持つ社員が近くの職場に異動する事が出来た。やればできるじゃないか！温暖な地で温かな家庭の下、更なる奮闘を祈念する。▼さて春闘回答日が近づいてきた、各組合も賃金アンケートを取組み根拠に基づく要求額を突き付けた▼細々とした問題は現場で解決できるが、賃金関係は本社と各交渉担当に委ねなければならぬ▼組合員の負託に答え、不誠実な回答がされたときは会社におもねるのではなく毅然と対応する。席上で妥結するような結果となれば、組合員は見限るだろう。

サングターバード9両ひとり乗務を強行
するならこれだけは確認しておく