

申5号

水郡線「昼間集中工事」の実施に関する申し入れ

10月21日開催 団体交渉②

2. 利便性・公共性の観点から、サービス品質の維持のため運休列車に伴うバス代替輸送を実施すること。

会社回答:バス代行輸送を実施する考えはない。

組合: 利便性・公共性の観点から地域交通として、バス代行輸送は実施しないのか

会社: 主張は理解できる。しかし、工事目的や影響の度合い見て画一的ではないが総合的に判断した。

組合: 影響の度合いだが、普段運行している列車に乗車されているお客さまへのことを考えて「影響の度合い」という言葉を選んでいるのか。コストもだが、乗車券収入と運休の上でバス代行運行コストと工事作業が変わるコストを計算して、影響の度合いが少ない判断として代行バスを出さないということか。

会社: コストは、どれか1つ見てではなく。事前の準備からすべてのコストを見て代行バスをやらないと判断した。昼間集中工事の作業としては、結果としてコストは生み出されるものはある。

組合: 事前に周知してもこの時間帯や区間において列車を必要とするお客さまがいる。数が少ない=影響が少ないとはならない。

会社: どう判断するかだ。事前に前広に周知し、それで予定を立ててもらいたい。そもそもだが、列車を走らせないのだから、(切符購入での) 契約は発生しない。

組合: 実施後、意見がよせられれば運行させるのか。

会社: 考えていない。影響を考えれば可能性は0ではないが、急に増える(イベント等) 要素ない。

組合: 今後常陸大子駅以北でも始まるが、ツーマンで対応していくのか。

会社: 決まっていないので示せない。検討中である。

組合: 通常取り扱いとして運転士からツーマンの要請があれば、これまで通りの取り扱いで良いか。

会社: 当然変わらない。要請あれば車掌を送り込む。ワンマン解除の考え方に変わりはない。

組合: 旅客救済の認識についてだが、通常運行している列車が運休となりその代わりとなる代替の輸送の担保がない訳だが、この間団体交渉で会社は列車を走らせることで一定のサービスは維持できているとか利便性は保たれていると回答してきた。このことからすれば、鉄道としてのサービスや利便性が低下することとなる。このことを踏まえ、今回の水郡線昼間集中工事実施において、旅客救済をすることの必要性は、会社としてどのような認識なのか。

会社: 事前に出した情報にたどり着けない方など漏れる方などは0ではない。足は途絶える。商品提供がないでは済まない。旅客救済の考え方や必要性の認識は一致している。

組合: 影響の度合いが大きければ、どうしたのか。

会社: 画一的な話ではないが、日程を変更したりバス代行などの手段は検討したかもしれないがタラレバである。

組合: 本数に関わらず、旅客救済の視点をもち地域の足として、代替輸送を設定し実施すること。

会社: これまで計画段階から社内でキャッチボールしながらやってきた。代行輸送の判断はしない。引き続き周知に取り組んで行く。

“地域に根付いた” 経営はどこへ？

地域の利用者に寄り添う経営をしなければ鉄道会社の未来はない！