

申12号

「京浜東北・根岸線および横浜線の乗務員基地再編成」の
中止・見直しを求める緊急申し入れ団体交渉

第1回

交渉の冒頭、私たちが重大な決意で臨んでいることを伝える！

- ・大きな問題と捉えて団体交渉に臨んでいる。
- ・第6回中央執行委員会(11月6日開催)で、「中止・見直し」を求めることを決定した。
- ・また、会社の回答によっては、12月に臨時の機関開催を決定した。

第1項 2015年3月ダイヤ改正での下十条運転区の廃止を見直し、2015年3月14日に開業する「上野東京ライン」を検証し、旅客流動の変化を見極めた上で、異常時体制を考慮した乗務員基地再編成をおこなうこと。

交渉で明らかになった新事実

やはり二転三転!

会社 夕方ラッシュ帯の3編成減は、上野東京ライン開業により京浜東北線の輸送量が減るからであり、乗務員基地再編によって車両が出せないわけではない。

交渉で明らかになった会社認識

① 「悪化する部分もあるがトータルとして向上」の意味

悪化する部分としては、鶴見折返し時の入換補助の手配が遠くなることと、東十条の臨時折返し時の長時間連続乗務。 **向上の根拠は？**

② 上野東京ライン開業は別物

「上野東京ライン開業により旅客流動は変化するが、乗務員基地がどこにあっても変化した輸送体系に対応できる。」 **と断言！**

③ 輸送品質の課題の解決はダイヤ改正

上野東京ライン開業後に想定外の輸送品質上の課題が生じた場合、次のダイヤ改正で問題を解消していく。

④ 下十条運転区廃止を先行する理由

施策の目的は、輸送品質の向上だけでなく、できるところから進める。

乗務員基地再編成の施策の中に、輸送品質向上の視点が明確に置かれておらず、議論が平行線 → 第1項について継続議論をしていく!!