

業務部速報

No. 48

発行 15. 2. 27

JR東労組 業務部

申16号 上野東京ライン開業に関する申し入れ

第1項 上野東京ラインの開業によって、「安全」「輸送品質」を低下させないこと。

組合 上野東京ライン開業によって、車両が3区所（国府津、高崎、小山）から2区所（国府津、小山）となり、高車セは全面外注化となる『強い不安』がある。高車セでは、若い人が技術を磨いている。将来展望を示すべき。

会社 高崎支社に新系列車両が投入も考えられる

高車セは、これまでと同様にJR本体としての役割は変わらない。

全面外注化はない！ 確認！

山車セの在姿車輪フライス盤が老朽化している。早期に旋盤に取り替えるべき。

老朽化を認識している。様々な条件（土地や予算）ですぐ出来ない。優先順位は高い

線区の複雑な運用を考えると、山車セに15両収納可能な場所を拡大すべき。輸送の安定に関わる問題だ。

ハードルは高い。しかし以前から出ている問題。将来像も考え、議論していきたい

社運を賭けた施策にも関わらず、不安材料残している。輸送品質軽視だ！ 優先し改善を確認！

運行管理に万全な体制が必要。東京指令室が中心だが、施策全体の責任を本社がリーダーシップを発揮すべき。

UTライン開業は、大きな施策であり、本社として全体をまとめていく役割がある。

開業後も本社が必要あれば支社を指導していく

第2項 上野東京ラインで輸送障害が発生した場合、並走する他線区に与える影響が大きいことから、輸送障害対応シミュレーションを明らかにすること。

輸送障害時のシミュレーションは、どのような場面と内容を想定し、どのような結果か

①様々な時間帯・発生場所を想定し、70回計画(60回終了) ②輸送確保が中心。課題は、車両の戻しと旅客案内。③20~30分の遅れに応じて分離運転を実施する

分離運転の判断となる時間と、直通運転の判断は。常磐線は特急だけ区間運休し、M電を入れないと運転士が足りない状況になる

上野駅と東京駅で折返し運転。早期に列車を指定し、遅れがないと判断した場合直通運転する

異常時体制は「検証」で変える必要！ 状況(指令の手配等)見て検証する 確認！

第3項 上野東京ライン開業以降、輸送混乱時における運転整理、車両運用のあり方を明らかにすること。また、宇都宮、高崎、東海道線の車両運用管理を2区所でおこなうことから、運用担当を徹夜体制にすること。

輸送混乱時、6日目の車両が戻れないと仕業検査は無理。7日を前提にするのはおかしい

基本は6日。仕業検査が出来ない場合、支社に連絡し、7日目で仕業検査する体制にする。

スタンバイ予備の考え方。検査のための予備車として使えない。高車セに予備車が無い。

スタンバイ予備は輸送確保が目的の予備車。関係支社と連携し活用。高車セは今後検証。

臨時仕業について、支社とG会社の連携が取れない。G会社が出来る体制を確立していく議論を、本社が指導すべき。

現場の体制は支社と事業所。本社として施策を進める上ではグループ会社と引き続き話をする

開業に向け、運用担当は徹夜体制にするべき

国府津車セ → 1徹体制
小山車セ → 2日勤から1徹体制

要求実現！

異常時対応の検証をしよう！

検証を強め、安全と輸送品質を向上させる施策を実現しよう！