

「京浜東北・根岸線および横浜線の乗務員基地再編成」施策の中止・見直しを求め、 安全で質の高い輸送サービスを提供できる施策を実現させよう！

本部は、6月26日「施策実施に関する確認メモ」締結以降、安全で質の高い輸送サービスを提供できる施策を目指し、団体交渉を積み重ねてきた。しかし、現在に至っても施策の目的やメリット、下十条運転区の先行廃止理由について、会社の主張には全く整合性がなく認識の一一致は図れていない。しかも、交渉の都度、会社回答が二転三転するという事態は、まさに前代未聞であり「異常事態」である。

京浜東北・根岸線は大宮～大船間を運転している。最も輸送量が多い赤羽～蒲田間には、現在、下十条運転区、蒲田電車区、蒲田車掌区が配置され、約470名の乗務員が安全で安定した輸送を担っている。会社は、「輸送段差が多い箇所に車両と乗務員を集中配置する」と交渉で回答をおこなってきたが、計画では大田運輸区（仮称）のみとなり、乗務員配置数は195名と大幅に減少してしまう。その上、気象条件にも大きく左右される荒川と多摩川に挟まれた特情のある赤羽～蒲田間は、異常時に現在も行っている折り返し運転も困難となってしまう。つまり、会社が主張する輸送段差や車両留置数、異常時に必要な体制とは相反するものであり、施策の目的と現実の矛盾と言える。さらに、夕方ラッシュ帯には、現行69編成で輸送を確保しているが、下十条運転区廃止に伴い車両留置箇所が変更されることで、66編成で運用せざるを得なくなり、混雑率は上昇する事も分かった。これらの事態は、乗客に多大な迷惑をかけるだけではなく、指令、駅、乗務員など輸送に携わる全ての関係者の負担が増大することになる。そして、何よりも私たちが守り抜いてきた安全で質の高い輸送サービスは低下すると明言できる。

また、横浜運輸区（仮称）建設予定の磯子駅周辺の地盤は、水分を多く含み非常に軟弱であり、液状化現象も指摘されるなど建築地盤としては全く適していない。さらに災害時には、津波やコンビナート火災が発生し「立ち入り禁止区域」となるばかりか人命をも脅かし、運輸区の機能を失ってしまう。このような危険性が指摘されている場所に運輸区を設置する必要はない。

本部は、このまま施策が実施されれば、安全はもとより、輸送品質は間違いなく低下すると判断し、第6回中央執行委員会において、「京浜東北・根岸線および横浜線の乗務員基地再編成」施策の中止・見直しを求ること、機関開催の準備を全地本に要請することを決定した。

したがって、安全で質の高い輸送サービスを提供するため、以下について会社に見直しを強く求める。

1. 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。

2. 京浜東北線の輸送品質・サービス品質を向上させるため、輸送量が最も多い赤羽～蒲田間の乗務員を確保し、線区全体の輸送段差と異常時を考慮した乗務員配置とすること。

3. 防災や減災の視点から、磯子駅周辺への乗務員基地建設を見直すこと。

私たちは公共交通の鉄道輸送を担い、乗客に安全性、利便性、快適性を提供しなければならない。であるが故に、鉄道事業者がおこなう「施策」は、安全性や輸送品質・サービスの向上が前提になければならない。JR東日本は、信濃川発電所の不正取水で社会的にも指弾され、JR発足以降、職場からの努力で創り上げた「信頼」を大きく失うことになった。今こそ私たちは、社会から信頼される企業風土と安全で質の高い輸送サービスを提供できる施策を創り出す責務を果たさなければならない。そのためにも、全組合員の総力を結集し、「施策実施に関する確認メモ」を遵守するために、施策を一旦中止した上で、施策の見直しを求め闘い抜こうではないか。

2014年11月6日
東日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員会