

# 業務部速報

No. 30

発行 15. 9. 16

JR東労組 業務部

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 4回目交渉

第2項 京浜東北・根岸線の輸送品質・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。

### 交渉の冒頭に会社側に抗議

組合

- ◇申12号交渉の議論次第では「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・見直しを判断する。
- ◇申2号、申7号、申12号と、ほぼ全ての交渉に関係職場のリーダーに参加してもらい精力的に議論してきた。
- ◇今日（4回目）の交渉に、勤務手配が取れない職場が発生し、職場のメンバーが揃っていない。
- ◇このような状況になるのであれば急遽の交渉に対応できない！この間の経緯を踏まえ日程調整をお願いする！

### 勤務手配や操配ができずに、職場の代表が参加できない事態が発生！

会社

- 申12号と申34号のどちらが今日の交渉になるか昨日まで分からず、メンバー確定が前日になってしまった。
- 今日以降、勤務操配や日程調整、メンバー調整を現場に負担かけずに行えるようにお互い邁進したい。**確認！**

### 乗車率の数値に対する回答

会社

- 組合側データは、モニターに表示される乗車人員と言われていた。表示上ではその数字（160%）が出ていた。
- 会社が国交省に提出しているデータは、応荷重のデータだけでなく目視も組み合わせて精度を高めている。
- 応荷重のデータはブレーキ力にフィードバックしているものである。
- 双方が持っているデータは応荷重をもとに見ているので、改めて双方で調査が必要だとは感じていない。～「認識を合わせる調査が必要ない」その理由とは～
- 会社の乗車率調査は複数日（場合によっては3~4日）1号車～10号車までを1人当たり1両から4両を調査
- 調査方法の指導として、つり革とつり革の間に、何列ぐらい立って溜まっているか。扉部に何人溜まっているか
- 調査は、水曜日を基本としている。
- （例）つり革の間に2.5列で扉部に25人いたら → 151%の乗車率（3列で扉部に40人 → 200%の乗車率）

会社 「目視とモニターでは30%の数値の開きがある！

またしても、乗車率の「数字」に対して、認識が一致せず！

急速、乗車率の実測を実施！

人身事故に伴い、通常時よりも高い乗車率だったが・・・

モニターと実測の乗車率に大きな乖離はなく、職場の検証結果が間違いがないことを

現地に立った検証は重要であることを、肌感覚で実感。

対立！

「目視とモニターにて調査する」通告！！

品川駅ホームにて、**確認！**

急速駆けつけてくれた 上野有楽町線区、上野有楽町線区、下町線区、蒲田線区、蒲田線区、東神奈川線区、東神奈川線区のみねさん

検証結果に、自信と確信を持って交渉に臨もう！！