

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 5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。

前提となる数字の再確認

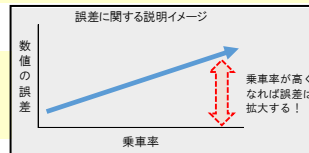
【品川→大井町は、モニタ上の乗車率と実乗車率が30%の乖離がある区間？】

- モニタ上の数字と実際の数字には「誤差」が生じる区間である。
- 必ず30%の乖離ではない。乗車人数が多いほど、乖離の人数は大きくなる。
- 区間により乖離の傾向は違うが、全駅間を調査しているわけではない。
- 応加重は、重さをもとに乗車人数に変換。実際より数値は大きく出る傾向がある。

国交省への報告区間
①上野～御徒町駅間
②品川～大井町駅間
その他の区間は調査していない!

【乗車率の計算に使う、京浜東北線の定員】

- 148人/1両 × 10両 = 1,480人/編成
- 座席は1両あたり、54席。



誤差が生じる区間!
その根拠は明確にばらさず...

前回交渉以降の調査

組合 日時：9月16日(水) 18時台
内容：人身事故によるダイヤ乱れにより、混雑率を正確に把握できなかったため、実乗車人数とモニタ上の乗車率の差を把握
方法：品川駅南行ホームに2名/両を配置し、車内に立っている数をカウンターを用い把握
結果：定員1480人ベースで、実混雑率196%(乗車人数2,913人)、モニタ上195%。
実混雑率とモニタ上の乗車率に乖離はない!!

不一致

会社 日時：9月17日(木) 18時台
内容：①目視調査、②乗り込み調査、③モニタ上の調査により、乖離の把握
方法：①品川南行ホーム上から2両/人で目視。
②東京駅で乗車実数把握。その後、1人/扉を配置し、各駅の乗降数をカウントし、品川発時点での乗車人数を把握
結果：①、②に誤差が無いことを概ね確認。モニタ上では高めに表示していることを確認。
(1773A モニタ:144% 乗り込み調査:117% 1769A モニタ:172% 乗り込み調査:140%)

組合 分会と共に検証して示した数字をどのように受け止めているのか?

会社 検証結果の差の理由は分からない。会社の出した数字は生半可な作業で出したものではない。実際にホームに立った人たちには理解してもらいたい。

組合 職場で積み上げた検証結果を会社が受け止めないまま、会社の結果のみを理解しろと言われて理解できるものではない!

この施策を良くするために検証してきた。お互いの検証結果を尊重し、結果のズレを受け止めて議論すべきだ!! 再検討を要請!

議論経過メモに基づいて積み重ねた検証結果をもとに「輸送品質の向上」を実現しよう!!