

業務部速報

No. 36

発行 15. 10. 7

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 6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。
この間の交渉(3回目、4回目、5回目)における、会社の見解が示される。

会社

1. 組合側の調査(9月16日)で、「TIMS モニター上の数字」と「実測」について、組合員の大勢で調査した事について、1つの事実であることを認識した。**組合の調査を受け止める。確認!**
2. 会社側の調査方法での数字と組合側の調査方法の違いがあるので、必ずしも数字が一致していないことが分かった。**調査方法が違うため、お互いに示した数字が一致しないことも分かった。確認!**
3. 上野東京ライン開業で、上野までの乗換が減るので、旅客流動が減ることが見込まれるので、2015年3月のダイヤ改正で、京浜東北線の本数を見直したことによって昼間の時間帯北行4本、夕夜帯南行5本、北行5本の計14本削減。経済状況や利用者の変化もあるが、乗車率はあがっている事は、労使双方が認識している。**旅客流動みてダイヤを見直し、14本削減した。**
4. お互いの持っている認識を尊重し、項目にある輸送段差や異常時対応に考慮した乗務員基地に向けた議論をしていきたい。**輸送段差や異常時対応について議論して行く。確認!**

組合

- 『議論経過メモ』に則り議論して行きたい。この間の議論経過で、京浜東北線のダイヤ設定に関しては、上野東京ラインの開業による不確定要素がたくさんあった。
- 夕通勤帯の列車本数、下十条運転区の体制、大田運輸区(仮称)の体制を労使の議論の上で行っていくと確認している。
- 議論を通じて共通認識を図っていきたい。会社側の誠意ある回答を改めて要請する。

職場の検証に基づいて指摘

組合

- 下十条運転区の体制が縮小されて、異常時対応の課題は生じているのか。**会社の検証結果を求める。**
- 運転整理時(9:00～11:00)の柔軟性が低下している。臨入、折返し対応できていない。
- 運転整理時、現場(当直)の対応は「下十条運転区は無いものとして対応しろ」と指示されている。『議論経過メモ』では、現行の体制を前提として検証するとなっている。

基地再編後実施の、66本→69本に戻すべき! ①乗客が上昇した ②車両運用がまわらない ③車両留置の制限で平復に時間を要する。異常時対応の低下である。

会社

- 輸送品質、安定性を鑑み今の品質を保っている。個別な事象は把握していないが・・・**またでた!?**
→理由①輸送段差が大きい所を基本にして車両と乗務員を集中配置し異常時対応している。
②東十条駅(下十条運転区所在の駅)で、折返しに対応できていないわけではない。
③運転整理は下十条運転区の体制変更で条件は変わったが、手法は変わっていない
④個々の事象はあるが・・・トータルとして考える。全体として低下していない。

施策の目的(申7号で確認)

- ①乗客への迷惑度を少なく
 - ②首都圏の場合は、「駅に行けば列車に乗車できる」こと
 - ③ダイヤ乱れでも「等時隔」で運転できること。
 - ④所定の所用時分で目的地に行ってもらえること
- いい、悪い 「運転整理がうまくいかず、安定性の定義が確保されていない」

個々の品質低下が、なぜ「トータル・全体で」向上するのか?

⇒ 次回の交渉で、
輸送品質の低下していない根拠を回答で求める!

検証結果をもとに、安全、輸送品質の向上を実現しよう!!