

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 8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。
前回交渉までの対立点を整理するために、冒頭会社から考え方が提起される！

【運転整理のあり方について】

- ①運転整理のやり方・考え方（区間運休や折り返し変更など）に変更はない。
ダイヤ改正での入区箇所の変更により、ダイヤ変更をとらまえて運転整理を実施している。
- ②下十条運転区があることで、折り返し運転時には乗務員交代ができ役割は大きかった。
体制変更後の東十条駅折り返し時には、ABC回しが基本（申7号交渉での回答）になるが、輸送障害の規模によって乗務員の送り込みを行なう。
- ③ダイヤ改正以降の異常時の送り込みや乗務員の途中交代の実績を考えて、最も輸送量が多い赤羽～蒲田間の状況を踏まえた乗務員体制を決めていく。

【夕方の混雑率緩和について】

- ①夕方の混雑率がダイヤ改正以降、上がっていることは共通認識である。
- ②列車ごとに混雑が集中しているので、ダイヤを工夫することを検討していく。

組合 これまでの交渉では、「利便性」を考え、「足の確保」をしていくと回答していたが、その考え方は変わったのか。

会社 「利便性」という事は、ダイヤ改正で列車の行先が東十条から南浦和に延伸した。その事に対して、お客様から好意的に評価を得ているということ。
輸送混乱時に利便性を確保してしまうとダイヤ平復が遅れるという事はあるので、途中で折り返すことはお客さまに不便を強いることになるが、途中での折り返し等は今まで通り行い、お客さまには理解してもらおう。

今後も、ダイヤ平復に向けてバランスよく運転整理を行なう！ 確認！

検証結果に基づく施策の問題点を指摘！！

- 折り返し時に ABC 回しを基本にすると乗務員の負担は増加する！
- 異常時の送り込みは効率性が悪く、安定性を低下させている！
- 車掌の操配ができず回送列車になった。明らかにサービス低下だ！
- 体制変更で運用ロスが発生する。異常時対応能力の低下だ！
- 異常時対応能力を高めるためには、輸送量が多い区間に乗務員を配置するべきだ！
- 夕方ラッシュ帯の混雑率を解消するには、ダイヤの工夫ではなく、69本の車両運用に戻すしかない！
- 乗務員基地再編を通じて、京浜東北・根岸線をもっと良くしようと考えているのか？

検証に基づく指摘を受け止め、問題解決を図るべきだ！

確認！

これまでの議論を踏まえ、対策を検討し結論を出す！

**次回交渉では、南行方面の検証結果について議論します！ 次回交渉 10月19日
輸送品質が向上する乗務員基地再編成を実現しよう！！**