

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 9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。

### 車両の検査周期の確保について

検査は安全に直結する問題だ！

組合 ダイヤ改正後、下十条運転区の2編成を運用固定したことで、さいたま車両センターから下十条運転区に出向いて検査をおこなっている。乗務員基地再編に伴う運用変更で、柔軟な対応ができない事の弊害だ！

会社 再編とは別の問題であり、車両運用が戻らないことで出先での検査はあり得る。京浜東北線だけではない。基本は、検査ができる所で車交して対応する。検査は全体の運用を見て計画するもの。弊害ではない。

### 車両清掃の実態について

明らかに「サービス品質」の低下だ！

組合 車両の集中配置によって、車両清掃が偏っている。下十条運転区でおこなっていた清掃を“さいたま車両センター”と“蒲田電車区”で実施しているが、5月で11件、8月では20件が一度も洗えていない！

会社 清掃が偏っているとは把握していない。お客様に迷惑をかけないことが基本的な考え方だ。

検査や清掃の実態を把握し、別途考え方を示す！確認！

### 車両の留置箇所変更に伴う弊害について（南行方面）

組合 蒲田電車区入区車両が増えたことで、平常時でも入区待ちが発生している。蒲田駅構内の踏切待ちの課題もある。また、蒲田駅の機外に停車するとエアセクションがあり、停車後の取扱いで遅延は増大している！

会社 日中の平常時では、支障が出ないようにダイヤ設定されている。異常時は場合によっては発生する可能性もあるが、やり方自体は変えていない。平常時にあたりが出ているかについては確認する。必ずしも列車が詰まりやすくなったとは言えない。トータルで見ると問題はない。

トータルの問題ではなく、蒲田電車区留置が2本増加したことに関する「個別」の問題だ！

### 再編後の「蒲田」の重要性について

今後の車掌の配置、運用の具体性が見えない！

組合 京浜東北線における「蒲田」の位置づけは重要だ。蒲田の対応力によって京浜東北線の異常時対応は格段に変化する。異常時の乗務員操配の中心になっている！

会社 施策の趣旨として、輸送断面、車両留置できる箇所が拠点である。蒲田は拠点になるべきところであるが、蒲田だけではない。京浜東北線の伝統的な「エリア手配」を加味して体制を決める。

乗務員と車両の配置、異常時対応を踏まえて最終的な配置を決定する！確認！

### 横浜運輸区（仮称）設立のメリットについて

組合 東神奈川電車区・車掌区を廃止し、横浜運輸区（仮称）を設立して車両運用はどのように変化するのか。これまで確認してきた「施策の目的」が設立によって達成できるのか？

会社 運用の検討は今行っているが、本社が指定するものではない。留置本数(12本)に合わせて運用するので、劇的な変化はない。車両が集中することによって指令は調整がしやすくなる。

異常時対応、乗務員の負担軽減、輸送品質の向上など具体的に示すべきだ！

労使合意に基づき、次回交渉 申34号 10月20日  
安全で輸送品質が高い乗務員基地再編を実現しよう！