

業務部速報

No. 37

発行 15. 10. 8

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 7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。

冒頭会社から、輸送品質が低下していない根拠が示される。

会社

- 障害が発生したとき、折返し運転は実施している。
(例) 10月6日蒲田～鶴見間で事故発生。9本の折返しを実施した。今後も続けていく。
- 通知運転等で30分の遅れが1時間30分に拡大するケースは、調査したが無かった。
- 下十条運転区(東十条駅構内)留置本数が6本から2本になり、運転整理上困ったことはない。車両と乗務員を集中配置することで運転整理が向上した。
- ダイヤ混乱時、運転整理において急遽行き先が変更になった際、利用者から「先まで行けないのか」という声を聞いて、足を伸ばせ(打ち切らない)ないか検討した。
- 下十条運転区の機能が縮小し、南浦和・蒲田で車両の入換えを行いカバーしている。
- 今回見直しを行い、結果的にお客さまの利便性が上がった。

施策の目的として、新たに「利便性の向上」という言葉が出される!!

組合

- ダイヤ改正前後の比較で、下十条運転区(東十条駅折返し)を活用した事で平復が早まっていることは実証できているではないか。
- 申12号の交渉では、施策の目的にある「輸送品質の向上」を求めている。新たに利便性と言うことが言われている。
- 「安定性」という意味では、施策の目的が変わってしまっているではないか。

赤羽～蒲田間の乗務員本数を確保するべき!

異常時(足を確保する方法)の対応

会社「運転整理の考え方は変わっていない」

会社

- 列車が止まっているとき → お客さまの足を確保し、利便性向上と迷惑度を解消していく。
動いている区間での折返し運転、山手と並走している区間を活用する。
- 運転再開後の対応 → 運転整理の中でお客さまの行き先を考慮していく。

折返し運転は、平復に重要!

運転再開後、平復に向けて折返し運転を実施することは有効! 確認!

組合

- 列車の行先の足を伸ばすことが現場からすると平復に向かう弊害となっている。トータルで見ても向上していると言えない。
- 運転整理(折返し運転、臨時入区)多用で平復が早まる。それが輸送品質の向上となる。利用者への迷惑度も解消される。

会社

- お客さまの声を見ると、ダイヤ乱れで「東十条」と行き先となる。何とかならないかという声を頂き、伸ばして解消できた。
- 運転整理時の通知運転等は後続列車が駅に止められる。通知運転を行うこと自体がお客さまの迷惑と言うことにならない。

利便性を上げるが故に、ダイヤを切れない=列車が動かず品質の低下だ!

組合

- 下十条運転区の機能を利用して折返し運転することが平復を早め利便性を上げることであり、証明されたと認識している。
- 輸送品質向上を実現するためにも下十条運転区の体制は必要である。流動を見極め、運転本数を見直すべきである!

会社

- ニーズなどの環境の変化もある。ダイヤ改正、運転整理を見直していきたい。そこは変わらない。

輸送品質の向上に対して認識が合わず。

対立!

京浜東北線(鉄道)の重要度は高まっている。

施策の目的である「輸送品質の向上」を実現しよう!!