

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 11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。

**前回交渉で会社から提起された考え方の残り2点を議論する！**

### 会社【蒲田電車区に臨時入区ができなかった事象】

- ◆確認したが、日中帯にダイヤ改正前後で大きく臨入が変化したとは認識していない。
- ◆架線切断の時も、日中の車両留置が増加したから臨入ができなかったとの認識ではない。

留置編成増の影響組織について **対立**

- 組合
- 日中の車両留置が2編成増えた事で、駅信号所を含めて車両操配が大変になっている。
  - 実車訓練などの日をずらす等の対応をせざるを得ない等、対応が難しくなっている。
  - ダイヤ改正前は両サイド空線で行っていた下回りの見習い訓練ができにくくなっている。

- 会社
- ◆社員、グループ会社の方、駅の連携をとりながら車両の操配して頂いているとの認識。
  - ◆下回り省略の番線があることは認識している。支社・現場含めて工夫してやって頂いている。
  - ◆蒲田の日中帯留置を増やすにあたり、できるかどうか検討し、今の形にしている。

**蒲田電車区は京浜東北線の1つの拠点としての位置づけであることを再確認!!**

### 会社【磯子に運輸区を新設するメリット】

- ◆南浦和～蒲田に次いで輸送量が多い蒲田～磯子の安定性を向上する。
- ◆磯子に車両乗務員を集中配置することで臨時折返し、臨入・特発など異常時の早期復旧に意義がある。

- 組合
- 磯子の留置車両の種類、本数は今までと変わらないのか？

- 会社
- ◆京浜のダイヤが劇的に大きくかわるかという変わらない。留置箇所の変更はありうる。

**組合 以前の交渉で車両運用は大きく変わらないと回答している！1本でも留置本数が変われば劇的な変更だ!!**

- 会社
- ◆輸送体系が大きく変わらないので、運用も大きく変わらないとの趣旨で、今まで通りという意味ではない。
  - ◆留置箇所が変わることが簡単なことではないと認識している。
  - ◆夜間の留置本数は変わらない(現行:京浜 12編成)。日中は若干の変更はあり得る(現行:京浜 4編成)。

- 組合
- 東神奈川に乗務員がいることで、異常時の京浜東北線と横浜線の相互影響を防いでいる！

- 会社
- ◆東神奈川での臨入・特発は今より減ることになり、橋本での対応が基本になる。
  - ◆京浜東北線車両は横浜運輸区(仮称)、横浜線車両は相模原運輸区(仮称)が乗務。
  - ◆横浜線が1線1区となることで、運用面のメリットがある。

**横浜運輸区(仮称)と相模原運輸区(仮称)の乗務員を混在させないこと、東神奈川の臨入・特発が減ることを確認!!**

**交渉の最後に、磯子地区の危険性に対して会社の実施した対策を確認した上で、次なる課題を提起**

- 組合
- 災害発生時の運用・輸送体系をあらかじめ検討することが必要。
  - 乗客、組合員の命を守ることに對して全責任を負うこと
  - 従事する組合員の不安を取り除く、対策と説明が必要
  - 『できる対策』だけでなく『考え得る対策』を全てやる必要

- 会社
- ◆簡単ではないが検討する。
  - ◆災害から逃げることを大前提に繰り返し訓練・教育をする。
  - ◆やるべきことをやる。

**新たに申14号を提出!**

**安全・輸送品質・働きがい向上する施策を実現しよう!!**