

安全、輸送品質、働きがい向上する京浜東北・根岸線および 申14号 横浜線の乗務員基地再編成の実現を求める緊急申し入れ

現場検証をもとに議論した申12号、申34号での 指摘を踏まえ新たな考え方を会社が示す！

1. 京浜東北・根岸線の安全性、輸送品質及び異常時対応能力の向上を図るため、下十条運転区の一部機能を維持し、下記の対策を実施すること。

(1) 夕通勤帯における車両運用を 69 編成に戻すこと。

現行から
2本増発し！「68本で運用する」(詳細は検討中)

〈理由〉ダイヤ改正で本数見直しを行い、乗車率向上は当初から見込んでいた。ダイヤ改正後の乗車率は会社の想定範囲内であったが、申12号での議論を踏まえ、18時台の混雑率緩和が必要だと判断した。

【68編成になることでの効果】

- ① 18時台の列車が1本増発し混雑率緩和(18時台の乗車率は改正前と同等に戻る)
- ② 現行列車の行先を延伸し混雑率緩和

職場が「69本」を要求するのに対し、「経済状況や社会情勢など、
利用状況の変化に合わせて、見直しが必要なものは見直す考えである」と回答！

今後とも、議論経過メモの精神を踏襲し、「安全」「輸送品質」「異常時対応」の観点を持ち検証を行う！**確認！**

(2) 下十条運転区の日中時間帯における車両留置数を見直すこと。

東十条駅構内の留置本数(日中帯)は増やす考えはない。

〈理由〉要求について検討したが、申12号での指摘(南浦和入区待ち、大宮駅先行閉そく)の事実はなく、改正に伴い問題が発生している認識はない。

対応

東十条駅構内の留置車両をゼロにする選択肢もあったが、ゼロにすることで指摘の状況になる恐れがあるため、現行留置本数(昼2本、夜9本)を維持することとした。

検証に基づく指摘に受け止め、輸送品質の低下を防止！

2. 最も輸送量が多い赤羽～蒲田駅間の重要性を踏まえ、新設される大田運輸区(仮称)の体制を強化すること。

下十条運転区の業務量(20枠)を大田運輸区(仮称)とさいたま運転区に移管する！

大田運輸区(仮称) 14枠
さいたま運転区 6枠

理由

最も輸送量が多い赤羽～蒲田駅間に関する議論経過を踏まえ、輸送障害時における鶴見、蒲田、東十条、赤羽、南浦和でのスムーズな折り返し運転や、線区を中心に位置する蒲田が乗務員操配のポイントとなる大田運輸区(仮称)の体制を強化する。

【申14号で示された施策実施後の業務量】

さいたま運転区 → 運転士 103 枠

さいたま車掌区 → 車 掌 60 枠

大田運輸区(仮称) → 運転士 71 枠・車 掌 69 枠

横 浜運輸区(仮称) → 運転士 49 枠・車 掌 63 枠

相模原運輸区(仮称) → 運転士 76 枠・車 掌 69 枠

3. 横浜運輸区(仮称)が設置される磯子地区については、大規模地震、津波、コンビナート火災等のあらゆる災害を想定した安全対策を確実に実施すること。また、災害が発生した場合は、磯子地区に従事する全社員の避難を最優先におこなうこと。 **社員の安全は絶対だ！考え得る対策を実施する！**

- ① 災害発生時、全社員が避難を「最優先」にする！
- ② 乗泊からの高台避難のために、線路を横断する避難通路を整備する！
- ③ 電留線、乗泊の対策は時間を要するため、

計画を立て実施可能なものから順次行う！

**安全・輸送品質が向上する施策を実現！
働きがいのある職場を自らの手で切り拓こう！**