

業務部速報

No. 61

発行 16. 1. 21

JR東労組 業務部

申10号

2015年3月ダイヤ改正を検証し、鉄道ネットワークの充実を求める申し入れ

1回目交渉

第1項 2015年3月ダイヤ改正の検証結果を明らかにし、改正実施後の課題を明らかにすること。
組合 2015年ダイヤ改正の検証で成果と課題は何か（北陸新幹線、上野東京ライン）

成果面

【上野東京ライン（UTライン）】

- 上野東京ライン開業は好評である。
- 混雑緩和を目的にし、予想（200%）より30%も混雑率が緩和し170%となっている。

【北陸新幹線金沢延伸開業】

- 高崎－軽井沢駅間の乗車率は、開業前の2倍増
- 開業以前の在来線（上越妙高－糸魚川駅間）と対比して、3倍の乗車率。

課題

【上野東京ライン（UTライン）】

- 編成両数減で、混雑率が上昇した
- 混雑率が遅れに拡散し、お客さまの声で編成両数を見直すきっかけとなった。

【北陸新幹線金沢延伸開業】

- 上越新幹線の一部列車が混雑している
- 北陸新幹線開業フィーバー、善光寺御開帳により混雑率が上昇。

想定を越えた状況

2016年のダイヤ改正に向けて、利用者の声だけでなく、担当乗務員区の乗務員の意見を反映させダイヤ設定することを確認!

第2項 上越新幹線の331c、1333cの乗車率を明らかにすること。また、現在臨時列車として運行している8375c、8377cを定期列車として運行すること。

会社

- ◆331C（東京15:32発）1333C（東京16:32発）の乗車率（大宮－高崎駅間）は90% ※90%の乗車率＝自由席に全部着席、通路にも立っている人がいる状況（車掌は車内巡回できない）
- ◆2014年ダイヤ改正の利用状況を鑑み、利用状況をみて総合的に判断した。

想定を越えた状況

利用状況、利用者の声、乗務員の声により2016年ダイヤ改正で定期列車（列車番号は変わるが）として設定する

再現実現!

第3項 E657系の運用について、仕業検査、清掃、汚物抜き、臨時の車両修繕等、車両整備する間合いを十分に確保すること。そのために、現場の運用担当者の意見を尊重すること。

【E657系車両】→17編成（運用15編成、予備編成2編成、交検1編成）

組合

- ◇間合い時間が短く、品質維持できない
- ◇対応できる予備車を配置するべき。
- ◇検査・技術を継承する場となる。

会社

- ◇車両整備の列車間合いは充分ある。
- ◇異常時等で間合い時間が短くなる場合がある。
- ◇品質確保のため、様々な運用を工夫する。
- ◇現場も本社も（間合い確保を）努力していく

第4項 ワンマン列車とする基準を明らかにする事。また、車掌の要員不足を理由にワンマン化を行わないこと。
第5項 ワンマン列車として運行している全ての最終列車は、防犯・車内秩序維持の観点から、ワンマン運転を行わないこと。

会社
影響
会社

ワンマンは輸送量、閑散線区、利用状況、運行コストを鑑みて必要な設備を入れて実施してきている。

改めて確認! 要員不足対策としてのワンマン化は間違い! コストは経営の問題であり、輸送の適正化が重要

お客様あって会社のベースがある。そのことは前提にする。要員の対策として新たな考え出れば示していく。

【防犯対策】◇警備、掲示等のキャンペーンを実施。対策は引き続きやっていく。
◇催涙スプレーについては、使用頻度が少ないからといって、無くすということはない。

第11項 東京駅乗務員詰所の使用状況を鑑み、改修、改善を早期に実施すること。

会社

「安全輸送を確保するために休む場、一旦リセットしてもらおうという主旨で使用できる環境を整備した」

確認!

	【現在】	【改修後】
◇男子トイレ	大2	→ 大4
◇男子トイレ	小2	→ 小3
◆女子トイレ	2	→ 3
□椅子	61	→ 75 (+14脚)
□入り口階段の改修工事中		

休憩する環境実現に向け、一歩前進!

職場からの検証を強化し、鉄道ネットワークの充実を実現しよう!!