



申2号

2024年3月ダイヤ改正検証についての申し入れ (要旨)

(京浜共通)

1. 今ダイヤ改正における成果と課題を明らかにすること。

回答：ご利用状況を踏まえた輸送体系を構築したところである。

組合)京浜東北線の成果と課題を具体的に。

会社)成果としては運転本数の見直しによって輸送力の適正化が図れた。職場においては柔軟な行路作成が出来たこと。課題として会社は特に把握していないが、現場からは区によって行路の重い・軽いがあるという声がある。車両センターからは検査の周期が厳しくなっているという声もある。

組合)今回トライアルだが、大田運輸が主管として任せてそのような課題が浮き彫りになりどう解消する？

会社)リーダー区が大田だったが、今後三区が連携して平準化することが望ましい。

全体最適で作成していく。

2. 今ダイヤ改正において、運転本数の削減により、どのような効果が現れたのか具体的に明らかにするとともに、夕方ラッシュ帯の北行および南行の乗車率を明らかにすること。

回答：お客さまのご利用状況を勘案して設定しているところである。

組合)行先の延伸は運転本数増にあたるのか？ピークの混雑率を測るチェックポイントはあるのか？

会社)延伸は本数増にあたる。ピークを測るチェックポイントというものはないが、国交省が示す混雑率150%以下にしていくのが望ましいという基準は基準となる指数にしている。

組合)今回の問で話すと本数削減でどのような効果が現れたのか？それに伴うラッシュ帯の混雑率は国の指数である150%以下に抑えているということか？

会社)本数削減で輸送力の適正化は図れた。ラッシュ帯の混雑率も150%以下である(輸送混乱時を除く)

3. 乗務員が乗務作業に集中できる環境をつくり出すために、磯子駅での乗務員による貫通作業を中止すること。

回答：これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方を実現しつつ、効率的な業務執行体制を構築するため見直しを行ったものであり、磯子駅における乗務員による車内貫通作業を中止する考えはない。

組合)乗務の最中に別の業務が加わり、以前よりも入換信号機に対する注意力が散漫になっている実感がある

会社)乗務員の貫通作業は京浜東北線だけではない。信号への注意が散漫になってはならないと考えている。貫通作業も入換作業も必要な業務。

組合)現行では警備員が主体で貫通作業している。我々もそれに甘んじているがそのおかげで安全に作業できている。

警備員配備の見直しは検討されているのか？

会社)警備員について見直しの計画はない。

4. 今後、駅構内改良工事に伴い、ホーム上に仮囲いの設備および発車ベル等の乗務員が使用する設備を移設する際は、旅客との接触事故防止および乗務員の安全確保の観点から、現場の意見をしっかりと反映し施工するよう体制を整えること。

回答：必要な対応は実施していく考えである。

組合)現場は浜松町駅南行ホームの話で、実際に接触事故が発生している。

会社)浜松町駅であることは今この場で初めてだった。これを機に再度確認する。

組合)今ある車両に搭載されている設備(乗務員室から発車ベルが鳴らせるボタン)を使用して対策できないか？

会社)この場では良いとは答えられないが、現場には伝えていく。