



「2020年3月ダイヤ改正」に関する団体交渉を行う！その②

4. 千葉支社管内における各線区のご利用状況を明らかにするとともに、新駅を含めた京葉線、武蔵野線の今後の展望について明らかにすること。

《会社回答》

千葉支社管内については、少子高齢化等でご利用が年々減少する中、接続改善、臨時列車の運行やイベント等を実施し、鉄道利用促進に努めているところである。

《その他回答事項》

- お客様のご利用状況は、京葉線、総武線（東京～千葉間）、武蔵野線は沿線人口の増加によってご利用が伸びている。内房線、外房線、総武本線（佐倉以東）、成田線（佐倉以東）、久留里線、鹿島線は減少。
- 京葉線・武蔵野線のオリパラ以降の展望については、京葉ベイサイドラインの取組みや武蔵野線横断プロジェクトの取組みを中心に、今ある観光資源だけでなく新たな観光資源を掘り起こしていく。
- 京葉線・武蔵野線の休日のイベントなどでの駅の体制については、これまで地区の社員や、大きなイベントでは支社の社員など、エリアを越えて対応しており、助勤や異動での対応ではなく、波動に対応できる体制の現在のやり方を踏襲していく。
- 京葉線の新駅について、体制は調整中である。商業施設で働く方と、買い物での来店による利用に期待する。
- 乗務員基地の再編は、新習志野か西船橋付近で検討中である。

オリ・パラ以降の今後の展望について、会社の危機感が示される。

5. 留置箇所の変更に伴う、保守間合い時間の変更箇所など具体的に明らかにすること。また、ゆとりをもって夜間作業ができる保守間合い時間を確保すること。

《会社の回答》

留置車両の変更に伴う保守間合い時間については、必要な時間を確保しているところである。

《その他の回答事項》

- 総武緩行線の列車間合いは市川～御茶ノ水間で最大9分、成田空港方面は深夜帯の増発により、（佐倉～成田空港間）の保守間合いが最大40分減っている。
- 設備部では保守間合い時間に見合った作業になるように計画している。

決められた保守間合いの中で、安全に作業が出来るように計画することを確認！

6. 千葉支社における今後の特急車両の運用についての見通しを、具体的に明らかにすること。また、老朽化した255系車両を改善すること。

《会社の回答》

車両の取替については、計画的に実施していく考えである。

《その他の回答事項》

- 255系車両は機器更新工事を実施していることもあり、ダイヤ改正以降も使用する。アコモデーションについてもこのまま使用してもらいたい。
- 現在のところ、2023年までは使用する計画である。

現場やお客様の声に基づき議論するものの、認識が合わず！ その③へ