

貨物関東支社経営計画と京葉線で団交

京葉線訓練7月3日から開始

動労千葉申第12号(2000年5月2日)回答

1. 京葉線乗り入れに伴う、乗務員訓練計画について明らかにすること。

回答：別紙参照

2. 京葉線ルートでの列車設定について、下記の別に方面別列車本数を明らかにすること。

- ①総武線からの移行と新規列車
- ②コンテナ列車と車扱列車

またモーダルシフト関連の増加分について明らかにすること。

回答：旅客会社と調整中であるが、①については、移行18本、新設5本、②については、コンテナ列車7本、車扱列車16本で検討中である。モーダルシフト関連については、1往復(総武線経由)を検討している。

3. 京葉線乗り入れにあたって、列車速度、けん引定数、最大延長両数を明らかにすること。

回答：最高速度95km/h、けん引定数 1,200ト、最大延長両数59両で検討している。

4. 京葉・武蔵野ルート蘇我～南流山間の貨物列車停車可能駅を明らかにすること。また、災害等異状時の列車退避可能箇所を明らかにすること。

回答：貨物列車停車可能駅は、南流山、市川大野、西船橋、新習志野、海浜幕張、(仮)新港(信)の6駅である。また、異状時の退避箇所については、旅客会社の手配によりケースバイケースであるが、上記駅と同様と考える。

5. 京葉線不通時のう回輸送の考え方を明らかにすること。

回答：危機管理、品質管理等を考慮し、旅客会社と引き続き調整していく。

(注) 1項別紙内容は、本文に記載。

貨物関東支社は、五月十日二〇〇〇年度の支社経営計画を提案するとともに、五月二日動労千葉申第一二号で申し入れた「京葉線乗り入れ」について回答を行った。回答内容は別紙のとおりだが、七月三日より千葉機関区・同新小岩派出の乗務員を対象に、京葉線、武蔵野線(蘇我～西船橋～南流山)の机上訓練、線路見習い、ハンドル訓練を実施することを明らかにした。

経営計画及び京葉線に関する交渉の概要は以下のとおりとなっている。

自然災害を除けば計画どおり

収入の確保と経費の削減

(関東東士又社)

について、今年度の具体的中身を聞きたい。

会 昨年度は、収入を上げるという事は自然災害を除けばほぼ計画どおりとなった。今年度は、災害対応経費として二〇億円をとっている。この二・三ヶ月のコンテナはいい所までできていた。有珠山関連では、昼間時間帯に室蘭本線が二往復通することが出来るようになり、積載効率は90%まで復活し離れた荷物もかなり戻ってきている。

天災を口実の経費削減は限界

収入が確保できない天災

だからしょうがないというこ

とで抑制されている。経費の削減は現場ではすでに限界にきている。そろそろ言うべきところに言ったほうがよいのではないか。

会 新フレイト21・六千人体制に基づいて経営計画をつくっている。会社としては収入をなんとかしたい。関東支社だけで二〇〇人減、今年度来年度は新規採用者はいない。55～59歳は六〇〇人、50歳以上は一三〇〇人弱、早期退職を見ると社員数は減っている。こうしたなかで黒字会社でやっていくために頑張っている。収入計画の四八七億円の旗は下ろしていない。関東は、営業三支店の人員を増強し、営業を強化している。

また異状時対応は、昨年度からものすごく力を入れていて、指令にも指令室長を置いていく。

会 客貨受委託の見直しについてどう考えているか。

会 東日本の基本は、貨物の部分は返したいと言っている。体力のある限りやっていきたい。

臨海鉄道乗り入れは更に検討

鹿島スタジアム駅電化も検討

会 臨海鉄道の乗り入れについてどうか

会 臨海鉄道はDLが主体、本線はELが主体でそれがネックになっている。本来はスルーが望ましい。

鹿島スタジアムは電化と橋の補強で一億円かかる。費用と効果の問題でどうか検討する。EL牽引にするとかけん引定数がいまの七五から一〇〇にふえる。その分増車になると増収になる。

会 京葉線乗り入れの問題点はなにか。

会 京葉線については、AT S・P型にするのが東日本の条件になっている。

貨物列車の乗り入れについて沿線住民からの苦情は貨物会社で対応してほしいと東日本から言われている。

会 京葉線乗り入れは、EF六五なのか。

会 十二月開業時ではEF六五だが、EF二一〇は先