



—安全・安定輸送と黒字化の実現に向けて— (その1)

東地申
第12号

2021年度「政策提言」の申し入れ 提出!

現在、「変革2027」に基づき、構造改革に向けた各施策が準備・実施されています。社会情勢や経営環境が激変するなか「国鉄改革以来の大変革」に正しく向き合い対応するため、以下の各項目の政策提言について会社に申し入れました。

「11項目の申し入れ」と、申し入れの内容を補足・説明するものとして記載した「別紙」を添えて提出しています。

この情報紙では別紙の内容を一部抜粋したものを記載して紹介します。

1項・車両用信号炎管の廃止に伴う代替措置を講ずること。

1項・別紙説明(抜粋)

首都圏では他社線と並行している箇所があり、防護無線だけでは他社線の列車停止手配がとれないことが想定される。重大な併発事故を防止する観点から、以下のいずれかの対策を講ずること。

- (1)「車両用特殊信号発光器」を先頭車両の屋上に設置する。(LED赤色灯の明滅)
- (2)「非常停止標識」機能を追加する。(前部・後部標識灯の同時明滅)
- (3)「可搬式特殊信号発光器」を運転台に搭載する。(LED赤色灯の明滅)

2項・自然災害による運転中止から運転再開までの手続き等について見直すこと。

2項・別紙説明(抜粋)

昨年10月7日夜、東日本大震災以来10年ぶりに震度5以上を観測する地震が発生した。これにより多大な輸送障害を招いた。路線網や諸設備の規模からして、単純な比較は出来ないとしても、私鉄各社と比較して当社は運転再開までに時間がかかり過ぎている。フェイルセーフの原則を置きつつ、以下の諸点について検討し見直しを図ること。

- (1) 落石の可能性や耐震設計区間等を考慮して、規制区間および警備区間が設けられているが、これをさらに細分化して「重点警備区間(仮称)」を設ける。これにより、重点的に点検する箇所を定めることで点検時間の短縮を図る。
- (2) 後述する「輸送統括センター(仮称)」の社員に教育を実施し、電力・施設係員の手配が出来ない場合の代務者として「設備確認者(仮称)」を指定する。
- (3) モニタリング搭載車両を増備すると共に、データを即時解析できるシステムと体制を構築する。「確認列車(仮称)」にモニタリング装置搭載車両を充当する。

3項・輸送混乱から平復しやすいダイヤ設定、車両・乗務員運用とすること。

3項・別紙説明(抜粋)

近年、直通運転が増加したことにより、軽微な輸送障害が広範囲な輸送混乱に拡大するケースが発生している。安定輸送を実現するとともに、輸送力を調整し効率的な輸送体系を構築する観点から、以下の諸点について検討し見直しを図ること。

- (1) 2022年3月ダイヤ改正で、常磐線において土浦駅を境に輸送体系を分離する措置がとられる。ダイヤ改正後の状況を検証した上で、東海道、宇都宮線、高崎線の各線においても、常磐線に準じた輸送体系とする。
- (2) 上野東京ラインについては「小田原～籠原・小金井」、湘南新宿ラインについては「小田原～籠原」「逗子～小金井」間での15両編成を基本とする。