



2024年 2月 5日
第106号

JR 東労組 Yokohama

JR 東労組横浜地本

発行人 助川 一実
編集 情宣 担当
ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



申11号 「2024年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ 団体交渉を行う④

4. ワンマン列車のダイヤ設定にあたっては、運転士の作業を踏まえ、各駅の停車時分を30秒以上確保すること。また停車時分の確保は、駅間運転時分の縮減で調整しないこと。
【会社回答】停車時分は、列車ダイヤや必要な作業時間等を考慮し設定している。

組合側	会社回答
改めて現行の停車時分を示すこと。	停車時分はお客さまのご利用状況、設備条件（構内設備、連動条件、単線行き違い等）を考慮し、総合的に勘案し、必要な時分は設定している。「停車時分の確保は、駅間運転時分の縮減で調整しないこと」と貴側の主張があるが、先ほど述べた線区のご利用状況や設備状況等を総合的に勘案し、決定しているものである。
昨年と同じ申し入れをさせていただいているが、「基本動作を確実に行うと30秒では足りない」と訴えている中で、会社側の認識はどうか？	現地に行って注視しているが、継続的な大きな遅れは見受けられない。引き続き注視していく。その中で、総合的に様々加味しながら停車時分や運転時分を設定していく。
相模線を運転している中で、停車時分内で基本動作をしていると余裕がないと言われている。確認作業が多い。一つひとつやっていく中で、時間に余裕が欲しいということが変わらず言われている。その現状下であるという認識はあるのか？	現地を見ている。基本動作がツーマンの運転士より増えていることは重々承知している。そこを把握しながら、今後も必要な停車時分、列車ダイヤも総合的に勘案しながら設定していく。
これからも相模線は注視していくということか？	相模線に限らず、各線区しっかり見ていかなければならない。遅れとか、単線だと交換で対向列車がもし遅れた場合に遅れが波及し、またその先で次の交換列車も遅れるのでそういったことも含めて注視していく。
実際に鶴見線でトライアルを始めている。これまで自分たちがやってきているワンマン運転とは全然違う雰囲気をもって臨んでいる。その意味では、かなり時間を費やしている。その途中経過について、現場から意見は聞いているのか？	この間、現車訓練、机上、シミュレーター訓練、試運転列車。現在は営業列車を使ったワンマン運転の訓練を行っている。その訓練風景をしっかり見ている。その中で、ダイヤ改正に関わる教育・訓練はしっかり見ながら、支社としてもフォローし、一緒にやっていくことに変わりはない。現場と議論しながら、ダイヤ改正に向っていく。
鶴見線でワンマン運転を行っていく場合にも遅れは出ないという想定か？	必要な時分は確保している。作業によっても、列車ダイヤも遅れないようにダイヤ改正に向えるという考えである。
全社員ということで良いか？	列車ダイヤの設定と、乗務のための準備時間は足りると認識を持っている。実際にやっていただいている中で、意見があれば現場から支社へ意見を届けていただきたい。基本的にはダイヤ通りに走る。若干の遅延があっても回るように策定している。相模線の時と同様に、不安があれば管理者とコミュニケーションを取っていただきたい。
停車時分を30秒にしないのか？	相模線については現状で大きな遅れは認識していないが、 <u>乗務報告書に途中駅も含め遅れを記載していただきたい。</u>
鶴見線のダイヤ設定は、ワンマン運転に特化したものなのか？それとも、今まで通りなのか？車両が変わったから変わるのか？	細かい部分は現時点で示せないが、総論として運転時分、停車時分、車両性能、ご利用状況含めて見ながら設定している。

その⑤ に続く