

東日本ユニオン よこはま

JR 東日本労働組合
横浜地方本部
発行者/小清水和彦

2025年ダイヤ改正検証の団体交渉行う！

南武線ワンマン運転の遅延軽減を求めて強く訴える！

申第8号 川崎統括センター 南武線オフィス

1. お客さまの安全と乗降促進の為、車両に搭載している発車ベルの音量を大きくすること。

《会社回答》必要な対応は実施している。

組合：発車ベルの音量が低いと、乗務員訓練時から声を上げ続けてきた。お客さまから苦情が上がったので全ての車両の音量を上げたのではないかと。社員の声を真摯に聞いているのか。

会社：社員の声を疎かにしてはいない。検討に時間が掛かってしまった。8月末から作業を開始し半分終えた。秋ごろには完了する。

組合：音量は時間帯や場所によって変わるのか。周辺住民への対策はどうなるのか。

会社：音量の変更はできない。一定数の音量である。現在、周辺住民からそのような声はない。

2. ドア扱い時に確認する乗降確認モニタの高さを上下に調節できるようにすること。

《会社回答》現時点において、乗降確認モニタの高さ調整を行えるようにする計画はないと聞いている。

組合：モニタは人により見にくさがある。作業しやすい環境にするため高さ調節をするべきだ。パーツを取り替えば調整は可能ではないのか。

会社：高さを固定しているため調整する予定はない。導入時に現場の声も聞いて固定している。

組合：車両自体が元々ワンマン対応で作られたわけではなく後付けである。働きやすく運転士に負担がないようにするべきだ。首が痛い」と訴える運転士が多い！難しい技術ではないと思う。多少スライドができるように検討するべきだ。

会社：ご意見として承る。

3. 折り返し時間を6分以上とすること。

《会社回答》折り返し時分は、列車ダイヤ及び必要な作業時間を考慮して設定している。

組合：折り返し時は機器整備の確認やお客さまの対応に迫られ、慌てて作業をしてはミスが起きる6分以上必要である。ある程度途中駅でも遅れを吸収できるダイヤにするべきではないのか。

会社：南武線はコロナ禍に折り返し時分の見直しを行い、柔軟性がなく遅れが戻りづらいダイヤに変更した。お客さまの対応については折り返し時分に含まれていない。柔軟性が取れるダイヤに勉強中である。

組合：ラッシュ帯は別として、オフピークはダイヤを改善していかないと遅れが吸収できない。折り返し時分は何分あればよいと思っているのか。

会社：遅延の吸収やバランスがとれたダイヤにするために勉強をしている最中である。折返し機器整備で案内設定等の作業が増えてはいるが、6両で5分あれば可能と考えている。

組合：川崎駅～立川駅3分～4分遅延している。このままで良いのか。変える考えはあるのか。

会社：現行がよいとは思っていない。朝のラッシュ時間が終わってからデertimeに入る時間で、柔軟性が取れたダイヤをどのように作っていくべきか勉強中である。

組合：いまのままでは限界がある。ハード面も改良していくべきではないのか。

会社：効果が少ない対策かもしれないが、手を打って対応していく。

4. 武蔵溝ノ口駅～登戸駅間、上下線の乗降扱いを現在の時間より 30 秒付け加えること。

5. 武蔵溝ノ口駅で全列車の停車時分を、現在の時間より 10 秒付け加えること。

《会社回答》列車ダイヤは、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮して設定している。

組合：武蔵溝ノ口～登戸駅間は階段がある車両に集中しドア扱いに苦慮している。特に武蔵溝ノ口駅は混雑のためドアが閉められない。停車時分をつけるべきだ。停車時分や運転時分が延びれば一つ一つ丁寧に安全に作業ができるのではないのか。

会社：必要な運転時間は満たしている。武蔵溝ノ口駅の停車時分を増やすと他駅の発車が早くなる。お客さまは正確な時計や乗り換えアプリを利用しているので、お客さまから早発というご意見をいただく。時分を延ばせばご意見が多くなってしまうためバランスが難しい。

組合：他駅の時間は目安ではないのか。どこかで線引きをしないと乗務員に負担もかかる。現在南武線は遅れて当たり前と思われている。停車時分を少し増やすことでご意見が少なくなり、駆け込みやドア挟まりなどの事象も改善するのではないのか。

会社：それは重々承知している。究極のゼロを目指していかないといけない。ご意見として承る。

6. 夕食を目的とした実質的な食事時間を 40 分以上確保すること。

《会社回答》乗務割交番作成規程に基づき作成している。

組合：職場までの移動で食事時間が短くなる。短い時間で食事をした後の乗務への余裕が無い。

会社：29 行路ある中で、約半分は実質 40 分以上確保できている。規定にとらわれず、1 分でも多く摂れるように作成している。また休日に関しては 1 行路を除いて実質 40 分以上取れている。

組合：夕食を摂るのに適さない行路がある。明らかに食事の時間が分かるような行路作成が必要だ。

会社：作成者としても多くしたいという気持ちはあるが、一概にすべては難しい。一つでも解消できるように勉強していく。

7. バディコムの通信状態が途切れないように対策すること。

《会社回答》必要な対応は実施している。

組合：バディコムを使用して作業をしている中で、途中で（インターネットが）途切れてしまう事象が出ている。現状として適切なのか。回答書の中で「必要な対応」とはどういうことか。

会社：今の段階では適切という認識でいる。多くの会社がアプリを使用しているため、会社としては使用していくという認識でいる。問題点があるという認識ではなく、事象に対する対応のことを言っている。不具合があれば社内の専用サイトから本社へ連絡しているが、本社からの回答はない。

組合：走行中に途中で通信が切れたことや武蔵中原駅で通信状態が悪かった時など、どのような対策をしたのか。

会社：支社としても本社に連絡はしたが、どのような対策をしたという回答を受けていない。

組合：通信環境の把握はアプリ会社が行っているのか。

会社：会社としては通信会社が使用している環境化において契約しているだけである。我々はユーザーであり、通信状態の申告を受けたら通信会社に話すだけである。

あと付けで扱いづらい運転台機器、遅れが回復しない
プレッシャー！運転士は疲れ切っている！

労働環境改善に向けて声を上げ続けよう！