

東京 **FAX**ニュース 2019 3.25 No. 295 JR東労組東京地本

東地申 第52号
2月21日 開催

「平成31年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【新宿運輸区】**その2**

【車掌】（中央線関係） 1. 特急列車の遅延対策を実施すること。

（回答）中央線特急全体のダイヤを見直し、遅延を波及しにくいダイヤとした。

（組合）この間、遅延対策を求めてきたが、遅延を波及しにくいダイヤとは具体的に何か。

（会社）E353系に統一され輸送体系を大幅に変更した。遅延対策は今までも聞いてきたので、関係支社と調整してきた。大きな所では、単線区間の特急同士の行き違いを減らしたのと一部列車で停車時分を見直した。

この間議論してきた遅延対策が改善！ダイヤ改正後も検証することを確認！

2. 外国人旅行者増加に伴い乗降に時間を要しているため、大月駅の停車時分を1分以上確保すること。

（回答）安定性と速達性のバランスを図りながら、今後もお客さまのご利用状況を鑑みたダイヤ設定に努め、関係支社と調整していく。

（組合）これまでも求めているが、大月駅の停車時分を1分以上確保できるのか。

（会社）夕方以降の列車を除き、上下線ともに1分の停車時分にした。

（組合）大月駅を通過する列車が増えた。沿線自治体からの反応もあり、インバウンドも増えている、状況を見て検討すべき。

（会社）「あずさ」は大月以遠のご利用もあり停車駅の見直しを行った。ご利用状況を見ながらという部分もあるし、大月以遠をご利用のお客さまもいる。大月には最低でも1時間に一本は停車する。

（湘南新宿ライン関係） 1. 新宿駅での乗継時間を1時間以上確保すること。

（回答）列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、行路を作成している。

（組合）新宿駅の特状を加味して設定しているのか。

（会社）列車ダイヤがある中で、食事をとるための時間も意識しながら行路作成している。

（組合）**今回の提案で1時間を切る行路が増えた。駅は混雑しているうえにお客さまから声をかけられることも多い。さらに本区まで徒歩時分かかかる。今後も1時間に近づけるように設定するべきだ。**

2. 半自動扱いを行う駅の折返し時分を8分30秒以上確保すること。

（回答）必要な折返し時分は確保している。

【参考】半自動扱いは平塚・国府津・小田原駅で実施している。15両のエンド交換に必要な時間は7分30秒。半自動扱いを行った場合は1分前に全ドアを開扉する。

（組合）これまで8分30秒を求めてきたが、今回それ以上の時分が確保されている。過去には、慌てて取扱い誤りも発生している。今後も必要な時分を確保するべきだ。

（会社）列車ダイヤがあるのでこの場で確約はできないが、**必要な時分は確保していく。**

確認！

【設備】 1. 視認性の観点からI T Vの4画面配置は田の字で配置すること。

（回答）車掌用I T Vの整備は、お客さまのご利用状況や設備等、現地の状況を勘案し、実施している。

（組合）渋谷駅の埼京線ホーム移設に伴い新設しているが、ワイドI T Vが横1列で4画面並んでいるので、視線を大きく動かさないといけない。

（会社）ワイドI T Vを田の字にするのは難しい。現場の意見を聞いて設置している。

（組合）**乗務員の意見が反映されていない。乗務員の意見を聞くべきだ。**

働きがいの実感できるダイヤ改正を職場からのたたかいでつくり出そう！