



2024年12月26日  
第111号

# JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一  
編集 情宣 担当  
ホームページ



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

## 「2025年3月ダイヤ改正および業務執行体制の見直し」について 提案を受ける②

線区別の主な改正ポイントに関する議論は次の通りです。

線区別	組合側	会社側
南武線	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワンマン運転に関する周知状況は？</li> <li>夕方の川崎口の増発の考え方は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係箇所と共に準備して行っている。</li> <li>混雑に対する設定で純増である。他時間帯も含めて見直し、回送キ口の削減と合わせ、乗務キ口は大きく増えない。</li> </ul>
南武支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤの見直しの考え方は？</li> <li>E127系の乗務員室酷暑対策の進捗は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>尻手駅における初電の南武線との接続を改善した。</li> <li>引き続き首都圏本部と連携して対策を行っていく。</li> </ul>
鶴見線	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレスに記載はないが変更はあるのか？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浜川崎での接続の改善を行っている。夕通帯の折返し時間を可能な列車は3分30秒に伸ばす改善を行っている。</li> </ul>
京浜東北線	<ul style="list-style-type: none"> <li>高輪GWの停車時間延伸による影響は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パターンダイヤや折返し時間については確保できる。</li> </ul>
横浜線・根岸線	<ul style="list-style-type: none"> <li>夕方～夜間の桜木町の増発の考え方は？</li> <li>橋本18時台の増発の考え方は？</li> <li>鎌倉セ満線対策の予定臨の設定は？</li> <li>ワンマンに向けた表定時分見直しは？</li> <li>根岸線区間の表定時分見直しはなぜか？</li> <li>朝通帯の下り町田行きの延長の検討は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑に対する設定で純増。回送キ口の削減とセットで実施。</li> <li>17時台初頭から18時台初頭に列車を振って生み出した。</li> <li>今後も必要により運転できるよう、設定は残している。</li> <li>ワンマンではなくホームドア導入に備えた停車時分を設定。</li> <li>ラカーブに基づき横浜線直通電車のみ運転時分を伸ばす。</li> <li>混雑は認識しているが、主方向の輸送力の確保が優先だ。</li> </ul>
相模線	<ul style="list-style-type: none"> <li>検証交渉もしてきたが、各駅30秒以上の停車時分、折返し7分以上の検討は？</li> <li>厚木～社家間の信号確認距離確保に伴う制限速度追加による運転時分の延伸は？</li> <li>海老名駅の朝通帯の混雑対策は？</li> <li>茅ヶ崎、橋本の発時刻は変えられないのか？</li> <li>同時進入できるよう連動改良の考えは？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今の輸送体系が維持できない。今改正では、折返しの最短は変わらず5分で設定。</li> <li>変更なし。現状で遅れはなく、ランカーブ上も足りている。</li> <li>昨年の改正で3分差を設けた。これ以上は難しい。</li> <li>他線区との接続や利便性向上があれば変更もしていく。</li> <li>現状決まっているものはない。</li> </ul>
横須賀線	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京の初終電の品川短縮による利便低下は？</li> <li>休日夕方の上り線の15両化の考え方は？</li> <li>車両置換えに伴い表定時分は変更するのか？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り換えが必要となるが、山手線や京浜東北線がある。</li> <li>混雑に対して、付属編成の運用を調整して15両化する。</li> <li>同等であり変更しない。ホームドアの進捗により見直しはある。</li> </ul>
東海道線	<ul style="list-style-type: none"> <li>踊り子号の小田原停車の考え方は？</li> <li>大船、湯河原もセットで停車しないのか？</li> <li>熱海駅における本線乗務員による分割併合作業の具体的な実施列車は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>箱根方面から横浜や伊豆方面への利便を考慮したもの。大船、湯河原の停車は、運転時分も考慮し実施しない。</li> <li>実施列車はまだエリアで調整中である。マニュアルの整備や訓練等を区所で行っている。</li> </ul>
上野東京ライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗務行路の作成は計画通りなのか？</li> <li>完成しているのに作業を示せないのか？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画通りである。乗務行路は過不足なく充当できている。作業を労働時間のどの種別で区分するかは調整中。</li> </ul>
湘南新宿ライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>沼津口の輸送形態の見直しは、お客さまの流動を見ているのか？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご利用実態は調査した。熱海での乗り換えとなるが、番線や両数など利便性を改善する。JR東海とも合意してきた。</li> </ul>
伊東線	<ul style="list-style-type: none"> <li>高崎方面の湘南新宿ラインで10両がある。</li> <li>朝の伊東線と伊豆急行線の直通運転を拡大する理由は？今後の方向性は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご利用を踏まえて、ライン管理として捉えて見直す。</li> <li>学生や、官公庁など静岡方面から下田方面への需要がある。伊豆急とも合意してきた。今後も利用を見て判断。</li> </ul>
駅接続関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>東神奈川における京浜東北線と横浜線のメリハリある接続ダイヤについては？</li> <li>戸塚駅における初電帯の東海道線と横須賀線の乗り換え時間の拡大は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り換えの意図があるもの、ないものを可能な限り明確にできるよう調整を行ってきている。</li> <li>現状と変わらない。その他の交通機関への影響もある。終電帯については通達で接続を図る。</li> </ul>

労働条件の大きな変化点に対し問題点を職場で議論しよう！