

# J R 総連通信

2006年4月21日

<http://www.jr-souren.com/>

809

全日本鉄道労働組合総連合会

## J R西日本・企業体質の一新を Vol. 2

# “ゆとりダイヤ”は偽りだ

## 基準運転時分は変更なし！？ 変わらぬ運転時分

J R西日本・福知山線事故後、「安全性向上計画」に基づいて各種施策をおこなうJ R西日本。中でも運転士に過度のプレッシャーを与え危険であるとされた「過密ダイヤ」を見直し、今年3月18日のダイヤ改正から“ゆとりダイヤ”に変更したとしています。しかし本当にゆとりが生まれ、安全な列車設定になっているのでしょうか。

駅名	停車時分		運 転 時 分		
	ダイヤ改前	現 行	基準運転時分	ダイヤ改前	現 行
川西池田	20秒	20秒	(3分00秒) <small>副本線発車の場合の参考値</small>	3分00秒	2分50秒
北伊丹	20秒	20秒		2分10秒	2分20秒
伊 丹	20秒	20秒	1分55秒	2分00秒	1分55秒
猪名寺	20秒	20秒	1分40秒	1分40秒	1分40秒
塚 口	20秒	20秒	3分20秒	3分50秒	3分40秒
尼 崎	1分10秒	1分25秒			

『安全性向上計画に基づくダイヤ見直し...』と言うけれど

右図は福知山線のある列車の運転時分を比較したものです。「基準運転時分」とは、これ以上早く走ることが出来ない速度で走った場合の運転時分と言われています。

図に示したように、現行では、基準運転時分とほとんど同じ時分で設定されています。福知山線では昨年の運転再開から最高速度を120km/hから95km/hに低下させましたが、それでも限界まで速度を出さなければ遅れてしまうダイヤ設定になっているのです。さらにダイヤ改前よりも短くなっている区間もあります。

J R西日本が“ゆとりダイヤ”として「安全性向上計画に基づくダイヤ見直し」と打ち出した3・18ダイヤ改正 会社の言う“ゆとりダイヤ”はごまかしであることがハッキリと示されています。

## 余裕を感じない運転時分 停車時分で遅れをカバーか？

J R発足以来、初めて列車の運転時間を延ばした3月18日のダイヤ改正。マスコミでは「定刻運転9割に改善」などと報道されています。しかし運転士への調査で、7割の運転士が「余裕なし」と答えていることが4月18日の報道で明らかになっています。理由は「停車時間は増えたが、駅間の運転時間はほとんど延びていない」というのです。

これらから、J R西日本のダイヤは、ダイヤ改正以前から無理なダイヤ編成だったこと、現在でも駅間の運転時分は変わらぬゆとりのないダイヤであることが明らかです。つまり、停車時間を短くすれば、いつでも元のダイヤに戻すことができるということです。さらに運転区所（姫路列車区）では、職場目標に「定時運転の実行」を掲げるなど、乗務員へプレッシャーを押し付けています。

このようにJ R西日本が、安全第一よりも運行優先の姿勢を今でも持っていることは、運転士へのアンケート結果に表れた「余裕のなさ」や、停車時分を延ばしたダイヤ設定に表れています。

J R西労は、こうしたJ R西日本の企業体質の一新に向けストライキ決起を通告しています。各単組からの支援をお願いします。