



## ワンマン運転の拡大に関する申し入れ

2月16日 団体交渉を行う! その1

申  
18  
号



### 1. ワンマン運転の拡大を行う目的および現状と進捗状況、今後の計画について具体的に明らかにすること。

(回答) 「変革 2027」では、最新の技術を広く活用することにより置き換え可能な仕事の機械化・システム化を推進し、限られや人材を「人ならではの創造的な仕事」へシフトすることを目指している。より創造的なサービスや臨機応変な対応を行うことにより、お客さまにご満足いただける安全・快適な移動空間を提供していく。

なお、線区・区間を限定せずワンマン運転の実施に向けて検討・準備を進めている。

ワンマン運転拡大における目的および「人ならではの創造的な仕事」について具体的に示すこと。

限られた人材を「人ならではの創造的な仕事」にシフトしていくことが大きな目的である。人ならではの創造的な仕事とは、お客さまにとって何が必要かを考えることが重要。

ワンマン運転拡大にあたっては、具体的にどのようなことを「最新技術を広く活用し」置き換えるのか。

車掌が行っているドア扱い等を、運転台で運転士によるドアスイッチ扱い、乗降確認ができる設備を整え機械に置き換えることとする。中編成では鉄道向けではないカメラ等製品を“鉄道に供することができる設備と判断できる”ように研究開発を様々な技術の中から実施してきたところである。

車掌廃止により車掌の「列車防護係員」としての役割をどのように補うのか。一定程度、安全品質は低下すると考えるがどうか。

必要な設備は整備している。長編成ワンマンではホームドア設置が基本。また、運転士が列車防護を行う役割残る。よって安全レベルの決定的な低下はない。

1998年以降ワンマン運転を開始し、中編成への拡大を含めて導入における成果と課題を具体的に示すこと。

大きな列車運行上の問題なく推移しており順調である。導入後、お客さまからの声（運行形態等の）やワンマン不慣れな為の混雑があるものの一時的である。また、乗務員側の要望等の声が複数あることも承知している。

ワンマン運転拡大における今後の考え方および短・中・長編成における導入における基本的考えを示すこと。

(現状導入は66線区のうち47区間) 全線区に導入とはならないかもしれないが、線区・区間を限定せずに検討を進めていく。数値目標があるわけではない。

### ◆ ワンマン運転導入におけるドア扱い・設備の考え方

	短編成 (1~2両)	中編成 (3~6両数)	長編成 (7両以上) ※南武線(6両)は混雑を勘案し長編成の扱い
ドア扱い	ワンマンミラー	車側カメラ (運転台モニタ)	ホーム上カメラ (運転台モニタ)
乗降箇所	一部限定ドアが基本	全ドア開扉・乗降	全ドア開扉・乗降
保安装置	指定なし	指定なし	ATOもしくはTASC、 地上・車上信号等の定めはしない
ホーム設備 車両設備等	指定なし	指定なし	ホームドア 客室指令間通話装置 (SOS ボタンの転送通話)

その2へ続く





## ワンマン運転の拡大に関する申し入れ

2月16日 団体交渉を行う! その2

2. ワンマン運転の実施にあたっては、輸送品質・安全品質・サービス品質および線区の特情を考慮した列車運行計画と車両・ホーム設備を構築したうえで実施すること。

(回答) ワンマン運転については、線区の特情等を踏まえ、必要な対応を行い実施する。

### 回答にある「線区の特情等を踏まえ、必要な対応を行い対応」をワンマン運転の実施にあたって行うことを「共通認識として確認」!

水戸線等、既に中編成ワンマン運転が導入されている線区にて、職場から意見が本社に伝わっているのか示すこと。

ワンマン運転実施後、順調に推移し基本的に大きな問題はないと考えており、必要な対応等があれば各支社で実施しているところである。

八高線では「運転台ワンマンモニタ映像の赤飛び」など、車側カメラに関わる不具合が起きている。水戸線でもカメラ・モニタ関係の事象が多い。本社として、対策・対応を検討していないのか。

中編成ワンマンにおける車側カメラにおいて「変色・白飛び・汚れ」等の視認性に関わることで一部から声があるのは承知している。また、事象はあるものの乗降は確認できており、今検討している対応策等はない。見えるのか見えないのかは個人差があるものの、最後は乗務員判断で異常時の取り扱いとして対応することもある。

重要施策であり、ワンマン運転を拡大にあたっては「検証→検討→改善→本実施」の事前検証を各線区で行うべきだ。車両改造・実施工程を考慮しつつも、複数編成にまとめて改造を実施しては検証結果が反映された設備整備等が難しくなることから、導入スケジュールも検討・考慮すべき事項である。また、回答にある「線区の特情」とはどのようなことか。

中編成ワンマンに係る基本仕様は東北本線・水戸線ワンマンのE531系(5両編成)で一定期間の検証を行い、基本システムとして確立してきた。これを元に中編成ワンマンでは拡大を進める。また、線区によっては「ホーム面の高さや曲線の違い」等があり車両搭載のホーム検知装置の調整が必要になること等もあり、これが特情であると考え。

ワンマン運転実施によって、輸送・安全・サービス品質を低下させてはいけない。車掌乗務がないことによる列車遅延時の接続案内や異常時対応、突発的な旅客対応等多くの課題が現場で現れている。現場の声を元に早急に対応すること。

職場の声をもとに各品質維持・向上に向けて対応は検討していく。検討にあたっては、線区全体が最適となるオペレーションを考慮していく。

3. 今申し入れに対する回答は、2023年1月20日までにを行うこと。また、団体交渉は2023年1月31日までに実施すること。

(回答) 「労使間の取扱いに関する協約(令和3年10月1日締結)」に則り取り扱っているところである。

項目で求めた回答・交渉期日について、要求事項を履行すること。

他の申し入れ含め、団体交渉開催に向けて引き続き調整していく考えである。

ワンマン運転拡大にあたっての「目的」「安全」「編成数(短・中・長)」「線区の特情等への考慮」「既導入線区における設備不具合」等の基本的考えを議論する!

線区・地域の利用者が安全に安心して快適に利用できる輸送サービスの実現に向け、今後のワンマン運転拡大を見据えた議論を職場からつくり出そう!