



2024,09,11

No. 048

## ワンマン運転実施における諸課題の解決を求める申し入れ

9月4日 第4回団体交渉を行う!

### 第3回交渉での車載カメラの熱による影響、経年劣化について補足回答が示される

(補足回答) メーカーとの契約事項であり具体的な回答は控えるが酷暑期でも対応できる。寿命は10~15年を想定している。

組合) 2018年の搭載開始から6年が経過している。同じ役割のホーム上 ITV は7年で交換や更新がされている、経年劣化に対応する計画はされていないのか。

会社) ITV と役割は同じだが、現時点での劣化は見受けられない、保全業務の目視検査で対応できる。

組合) モニタの「赤化」「白化」の対策について、カメラの前後切替が常態化するべきでは無い。原因が判明している駅については屋根・照明設備等の改善を図るべき。

会社) 実態把握はしている、乗務員からは「気にはなるけど」乗降確認に支障は無いという声だ。

組合) 声をどう受け止めるのか。事故の芽をひとつひとつ摘んでいくべきだ!

会社) 設備を整備するのは会社の責任であるが技術的な限界もある。100%にはならないが作業環境も含めて追究していく。

### 死傷事故につながる事象が発生しないと

### 対策を講じない会社姿勢が明らかに!

4. ワンマン運転時の起動開始時に触車や戸挟み等が発生したことに対する見解と対策を示すとともに、駅ホームにおける安全確保のための整備を行うこと。

(回答) 起動開始時にお客さまが危険な状況にない事を確認し運転を行うこととなる。なお、必要な対応は行っていく考えである。

組合) 2023年11月21日南武支線八丁畷駅で白杖が挟まれたまま起動した事象が発生した。事故の芽を放置した結果、発生した事象だ! 当該支社での団体交渉では「ワンマンでもツーマンでも発生する、確率論だ」と平然と発言している。

会社) 重く受け止めている、運転士の取扱いに問題は無い。ワンマンミラーが朝日で眩しい状況だったことが判明した。車両に遮光板を設置する対策を行った。

組合) お客さまが負傷する恐れがあって、初めて対策を講じる、正に発生主義だ!

会社) 触車を避けることは啓蒙活動だけでは難しい。運転士には確認する術が無いので止められる設備、気付ける設備は必要であり、曲線駅では転落検知マット等の対策を取っている。

安全の考え方について労使で相違があってはならず、  
事象の原因・背後要因をより深めることを確認し、4項については継続議論

### 安全を置き去りにした長編成ワンマン運転開始は認められない!