

申
38
号



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

6月18日 第2回団体交渉を行う！

交渉のポイント

第1回交渉を踏まえた追加回答を引き出す！

明らかになった事故・事象の発生件数

対象線区：八高・川越線、水戸線、常磐線、青梅線、相模線
対象期間：ワンマン運転実施以降～2024年5月14日時点

事象	件数
① 出発信号機が停止現示で起動を開始した事象	7
② 駅間停車中でドアロックが扱われお客さまが降車した事象	0 ^{*1}
③ 乗降扱い中、列車が流転した事象	7 ^{*2}
④ ホームを外れてドア開扉した事象	0
⑤ 白杖などの戸挟まりの事象	0
⑥ ドア閉扉後にお客さまがけがをされた事象	0 ^{*3}

① 出発信号機が停止現示で起動を開始した事象の詳細

線区名	駅名	発生日
水戸線	川島駅	2022.3.17
相模線	橋本駅	2022.4.11
水戸線	稲田駅	2022.5.29
水戸線	羽黒駅	2022.7.28
八高線	拝島駅	2023.3.5
八高線	箱根ヶ崎駅	2023.6.2
水戸線	稲田駅	2024.1.31

*1 八高線でお客さま申告が1件あったが不確かな情報のためカウントしていない
 *2 相模線3件、八高線1件、青梅線1件、常磐線2件
 *3 八高線（ドアにお客さまを挟んだ事象）1件（けがの有無は不明）

これらはワンマン運転が大きく影響を及ぼした事象だ！

しかし、会社は《出発信号機が停止現示で起動を開始したこと》について、
 運転の4原則の「信号を見る」ことを失念したことが原因
 と繰り返すのみ！

「ワンマン運転実施によるものではなく、信号を見なかったから」と
 直接原因のみに問題を切り縮め、**真の原因究明を行っていない！**

■安全軽視の経営姿勢、誤魔化しの経営体質が明らかに！

会社は、列車遅延や折り返し変更、ワンマン運転による乗降扱いなどの作業増加といった一切の背後要因を無視し、ワンマン運転実施そのものが事故・事象の要因であることを決して認めたくないという姿勢に終始した

■会社に対して原因究明の本質を追求

ワンマン運転実施による作業環境の変化が多くある中で、直接原因のみに切り縮めず、すべての背後要因を洗い出し、対策を講じていくべきだ！

労使共通の
認識として一致

私たちは「短・中編成ワンマン運転における諸課題の解決」に取り組みます！
 その課題の克服なしに「長編成ワンマン運転」実施はありえない！