



4月12日 申し入れを行う!

## 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

JR東日本では現在、在来線66線区中47線区でワンマン運転が実施、さらに今後は常磐緩行線、南武線、横浜線と計画されています。一方で「車載用ホームモニタシステム」による視認性や死角の問題、接続等の案内に関わる問題は遅々として進んでいません。収益確保と効率化に注力するあまり、多発する安全問題やサービス品質の低下を見過ごすことはできません。現在の短・中編成ワンマン運転における課題解決なしに、今後のワンマン運転の拡大および長編成ワンマン運転実施は到底容認することはできません。



1. 短・中編成ワンマン運転実施における事故・事象の発生件数並びに原因と対策を具体的に明らかにすること。
2. 「車載用ホームモニタシステム」に関する故障発生件数並びに故障原因、改修実績を具体的に明らかにすること。また、カメラの定期清掃の在り方及び経年劣化に対する考え方を明らかにすること。
3. 「車載用ホームモニタシステム」において「赤化」「白化」が発生し、安全を阻害していることから対策を実施すること。また、ワンマン運転実施線区における駅設備としてホーム屋根を設置するとともに照明設備との照度調整等の改善を図ること。
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。
5. ワンマン運転の実施にあたっては、輸送品質・安全品質・サービス品質及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。
6. 今申し入れに対する回答及び団体交渉は2024年4月30日までに実施すること。

### 社員・利用者が安心して利用できる鉄道創造に向け、職場から声をあげましょう!

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

5月9日 団体交渉を行う!

**中編成ワンマン運転実施以降、問題が多く発生している!**  
**現在の短・中編成ワンマン運転における課題の解決を図ることなしに、**  
**今後のワンマン運転の拡大・長編成ワンマン運転の実施は認められない!**

1. 短・中編成ワンマン運転実施における事故・事象の発生件数並びに原因と対策を具体的に明らかにすること。

(回答) ワンマン運転を拡大した線区において、鉄道運転事故につながる可能性のあった事象はない。 引き続き、安全対策は実施していく考えである。

**停止現示で起動開始、ホームと反対側のドア開扉など、ワンマン運転実施以降、**  
**数多くの事故・事象が発生している! ワンマン運転によりこれまでの運転操縦に**  
**加え、乗降確認やドア扱いなど作業量が増えたことに起因するものだ!**

中編成ワンマン運転実施線区における以下の事故・事象の発生件数を求める!

- ◆ 停止現示で起動開始した事象
- ◆ 駅間停車中にお客さまがドアコックを扱い降車した事象
- ◆ 乗降扱い中、電車が流転した事象
- ◆ ホームを外れてドア開扉した事象
- ◆ 白杖などの戸挟まりの事象
- ◆ ドア閉扉後にお客さまがけがをされた事象

「ワンマンでもツーマンでも発生する事象」と述べる会社の  
安全軽視・現場軽視・真実から目を逸らし誤魔化そうとする姿勢は、  
**究極の「安全」の実現、グループ安全計画 2028 で掲げる**

**「本質をふまえ、想定外も想像して安全を先取る」ことなど**

**できるはずがない!**

現場と安全に対する考えが乖離することでは安全は守れない!  
**修正回答を検討することを確認し、1項途中で終了!**

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 <sup>*1</sup>
③ 乗降扱い中、列車が流転した事象	7 <sup>*2</sup>
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 <sup>*3</sup>

\*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）

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

## 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！



公式ホームページ



公式SNS (X)

2024,08,05

No. 022

## 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

8月1日 第3回団体交渉を行う!

第2回交渉から引き続き「乗降扱い中、列車が流転した事象」について議論を行う!

### 「乗降扱い中、列車が流転した事象」

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

線区名	駅名	発生日	線区名	駅名	発生日
八高線	東飯能駅	2022.3.13	青梅線	鳩ノ巣駅	2023.4.4
相模線	上溝駅	2022.4.12	常磐線	小木津駅	2023.5.22
相模線	下溝駅	2022.7.20	常磐線	Jヴィレッジ駅	2024.5.7
相模線	原当麻駅	2022.7.30			

会社が把握する原因・対策・背後要因について

会社はワンマン運転に起因する事象ではないことを恣意的に正当化し、  
**運転士の「知らせ灯」**

**の確認不足が直接の原因という回答に終始する!**

「安全計画 2028」で謳われている「本質をふまえ、想定外も想像して安全を先取る」

ことを会社自らが否定し、安全を軽視していることが明らかに!

2. 「車載用ホームモニタシステム」に関する故障発生件数並びに故障原因、改修実績を具体的に明らかにすること。また、カメラの定期清掃の在り方及び経年劣化に対する考え方を明らかにすること。

(回答) 故障の対応並びに改修については発生の都度行っている。また、カメラの清掃は定期的に行っている。

### 機器本体の故障2件、関連する機器の故障によるものが7件発生!

E531系カメラ設置以降～2024年6月末まで

車両形式	事象	原因	改修実績	改修時期
E531系(常磐線)	映像出力されず	不正な画像と認識	ソフトウェア改修	今冬まで
E131系(日光線)	通信異常	基盤のハンダ断線	基盤の製造工程の不具合のため交換	今冬まで

カメラ清掃は機械洗浄(週1回)、全般清掃(月1回)、機能保全(90日毎)を基本とし、  
各線区の特情に合わせて実施しているが、乗務員が清掃をすることも多くあり必要な整備をするべきだ!

3. 「車載用ホームモニタシステム」において「赤化」「白化」が発生し、安全を阻害していることから対策を実施すること。また、ワンマン運転実施線区における駅設備としてホーム屋根を設置するとともに照明設備との照度調整等の改善を図ること。

(回答) 乗降状態が確認できない場合は、車載ホームモニタシステムが故障した場合の取扱いを行うこととなる。なお、ホーム屋根の設置や照明設備の照度調整等については、必要により対応する考えである。

「赤化」「白化」の際はカメラを切り替えることで乗降確認できるという回答は、  
安全を阻害する要因を解決する方法ではなく、**リスクマネジメントの放棄だ!**

会社は「赤化」「白化」の発生していない駅同様に設備を整備し、  
**直ちに対策を講じるべきだ!**



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!



公式ホームページ



公式SNS (X)

2024,10,20

No. 079

## 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

10月15日 第5回団体交渉を行い、全項終了

4項途中より議論を再開

南武支線 八丁畷駅で発生した白杖挟まりについて原因と対策について回答を受ける!

### <原因>

朝の通勤時間帯(7:30頃)は、京浜急行線からのお乗り換えのお客さまが一定数おり、ホーム上が混雑していた。運転士は起動開始時に白杖挟まりを認めておらず、お客さまと列車との接触はなかった。

### <対策>

一呼吸を置いたドア扱いやワンマンミラーで確認が難しい場合には目視での確認を再徹底した。また冬は朝日が眩しいために日よけに黒いシートを貼る対策を講じた。これ以降、同種事故は発生していない。

**設備や取扱いに問題はないと回答するも、戸挟みや触車が多く発生しており、車掌が行ってきた列車起動時の車両側面の確認をワンマン運転により行わなくなった結果、起きた事象だ!**

**事故・事象の背後に潜む心理状況や環境など深く掘り下げ、真の原因究明・対策を講じるべき!**

確認!

- ✓ 戸挟みや触車などは絶対にあってはならないことから、転落防止柵やホームドアをはじめとする鉄道事業者として考えられる安全対策をすべて講じること。
- ✓ 発生した事故・事象の共有を図ることはもちろんのこと、乗務員として同じ境遇が発生した場合にどのような対処をするのか教訓化できる環境を整備すること。

5. ワンマン運転の実施にあたっては、輸送品質・安全品質・サービス品質及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考えである。

ワンマン運転導入線区で発生している事象と会社として実施している対策

- 車内にゴミが散乱するなど車内秩序の低下
- 列車遅延時、乗換駅での接続ができなくなり長時間、駅で待たざるを得ない
- 車掌がいなくなることによるサービスの低下
- 日光線や東北本線で現れている編成両数を減らすことによる混雑率の上昇
- 編成両数の勘違いによるホーム柵を超えてのドア開扉

<車両> ホーム検知センサの精度を上げるために、試運転列車を用いホームの改良や、停止位置の変更などを行い、ホーム検知センサの誤動作による誤開扉がないよう対策を講じている。

<乗換駅での接続について> 基本的には指令・駅・乗務員の三位一体でやるが、八高線の高麗川駅では指令のシステムの改修を行い、接続をとれるようにしている。また、青梅線の青梅駅では指令から知得した情報を運転士に乗務員無線を用いて情報提供を行っている。

<編成両数の減について> ワンマン運転に起因するものではなく、ご利用状況を見ながら列車ダイヤを設定している。引き続き、関係する自治体とコミュニケーションはとっていく。

確認!

- ✓ ツーマン運転がワンマン運転になることにより、鉄道への信頼・安全・サービスの品質の低下はあってはならない。本社として関係する支社への指導を徹底すること。
- ✓ 輸送品質・安全品質・サービス品質の維持・向上を行うこと。

**短・中編成ワンマン運転における課題の解決なくして長編成ワンマン運転開始は認められない!**

**安全な鉄道を走らせる使命を果たすため、ワンマン運転導入における問題点について職場から議論を深めよう!**