



10月28日開催

東地申第61号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」

に関する説明申し入れ

その1

JR東日本で初 常磐緩行線 綾瀬～取手間

7両編成以上の長編成ワンマン運転が実施予定

しかし…

現在行われている短・中編成ワンマン運転では
2022年以降、29件の事故・事象が発生！

ワンマン化以降、1人で乗務することになる運転士からの声

「ワンマン運転で安全が担保されるのか」

車掌を担当する組合員・社員からの不安の声

**「自分の将来が見えない」
「どこに異動させられるのか不安」**

ワンマン運転の種類と 首都圏エリアでの実施路線

短編成 1・2両

南武支線(浜川崎～尻手間)・内房線・外房線など

中編成 3～6両

常磐線(土浦以北)・水戸線・宇都宮線(宇都宮～黒磯間)・

日光線・相模線・鶴見線・八高線・川越線など

長編成 7両以上

常磐緩行線 綾瀬～取手間※2024年度下期開始予定

新たに発表された線区

横浜線・根岸線・京浜東北線

山手線・埼京線・中央総武緩行線

1項：これまで短・中編成ワンマン運転が導入されているが、導入して以降の成果と課題を明らかにすること。

【回答】他支社等で実施しているワンマン運転については、概ね順調に推移していると聞いている。

組 合

- ◆ 具体的な成果は。
- ◆ お客さまにとっての成果は。
- ◆ **提案の時点では、「変革2027」を踏まえ、安全の確保をベースとして、業務を高度化し人口減少や技術の進展等の社会環境の急速な変化に対応しながら、お客さまが求める輸送サービスを提供していくため、確立した技術等を導入し、線区・区間を限定せずワンマン運転を実施するという理由であり、列車本数の維持等については言っていなかったが、いつ目的が変わったのか。**
- ◆ ワンマン運転にしないと本数を確保できないのか。
- ◆ 具体的な課題は。
- ◆ 事象は何件発生しているのか。
- ◆ 事象への対策はどのようにしていくのか。

会 社

- ◆ 経営環境、社会の変化でお客さまが減っている中で、ワンマン化によりコストカットができています。
- ◆ **社員が減っている中、効率よく列車の運行ができています。社員数が少なくてもワンマン化することによって、列車本数の維持ができています。**
→成果になっていない事を指摘
- ◆ 社会環境の変化など、すぐに対応できるものではないので、10年20年先を見据えて、今のうちからサステナブルな鉄道運営を目指す施策である。
社員数減少に備えての話が多く、ワンマン化の目的が変わっているのではないか！?
- ◆ 働く人が減っていく中で、列車の本数を維持していかなければならない。
- ◆ 事象が発生していること。時刻・信号・勘違いによるもの。綾瀬では3件、発生した事象を把握して今後発生しうる事象を防止していく。
- ◆ 2022年から29件の事象が発生しているが、ワンマンに限らず多くの事象が発生している。**ワンマンだから事象が発生したという認識ではない。**
- ◆ 個人に合わせて原因を究明している。

提案の時とワンマン化の目的が変わっていることを指摘！

また、ワンマンで発生した事象は「ワンマンだから発生した事象ではない」と主張。



10月28日開催

東地申第61号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」 に関する説明申し入れ

その2

2項：長編成ワンマン運転にあたり運転士への負担が大きくなることが予想されるが、運転取扱実施基準、及び運転士取扱基準、運転士作業標準、異常時取扱い引きなどに変更が発生する内容を全て明らかにすること。

【回答】長編成ワンマン運転を行うために必要な規程類を改正していく。なお、必要な教育・訓練は行っていく考えである。

- ◆ 運転取扱実施基準列車防護係員を省略する列車に関する25条は追記される。
- ◆ 異常時取扱い引き「停止位置を行き過ぎた場合の取扱い」に長編成ワンマン用を追記する。
- ◆ 今ある規則・マニュアルを大きく変えることはせず、それによれない部分をワンマンの取扱い向けに変更追記していく。

3項、ワンマン線区での運転士養成についての考え方を示すこと。

【回答】必要な乗務員養成を行っていく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ ワンマン線区での養成内容に変更はあるか。◆ ワンマン化が進んだ後の運転士の養成については。	<ul style="list-style-type: none">◆ 大きく変えることはない。◆ 新規養成はやっていく考えである。ワンマン運転が拡大したという理由で新規養成が受け入れられない体制にはしない。
<ul style="list-style-type: none">◆ 中編成ワンマンを実施している水戸支社管内の養成の状況は。◆ 綾瀬運輸区での新規養成は行うのか。	<ul style="list-style-type: none">◆ 不明。盛岡支社管内ではワンマン・ツーマンどちらの列車でも養成を実施しているとのこと。◆ まだ決まっていない。まずは長編成ワンマンを成功させるための整理である。
<ul style="list-style-type: none">◆ 駅から新規運転士への登用で長編成ワンマン実施する職場に配属されることはあるか。	<ul style="list-style-type: none">◆ 可能性はある。

4項、これまで、車掌養成を年4回、運転士養成を年2回の乗務員養成プログラムが行われているが、今後の考え方について明らかにすること。

【回答】引き続き、必要な乗務員養成を行っていく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ 今後の新規養成にあり方は。	<ul style="list-style-type: none">◆ 今まで通り年間で運転士は2回、車掌は4回の新規養成を行うが、職場によっては必ずしも配属されるとは限らない。
<ul style="list-style-type: none">◆ 運転士養成を年2回にした根拠は。	<ul style="list-style-type: none">◆ 駅・乗務員職場の急激な社員数減少への備えと、キャリア育成のチャンス、選択肢の拡大のため。

5項、今後ワンマン運転を進めることが会社の施策でありながら現在、車掌養成を年4回行っているが、年4回養成する根拠を明らかにすること。

【回答】職場の急激な社員数の増減を緩和するとともに、キャリアの選択肢が増えることにもつながるものと考えている。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ 車掌養成を年4回にした根拠は。	<ul style="list-style-type: none">◆ 駅・乗務員職場の急激な社員数減少への備えと、キャリア育成のチャンス、選択肢の拡大のため。
<ul style="list-style-type: none">◆ 適性検査は年1回でやっているが回数は増やすのか？	<ul style="list-style-type: none">◆ その予定はないが、キャリアの選択肢を増やすという点で上には伝える。
<ul style="list-style-type: none">◆ 回数が増えていても、車掌を希望している人がなれていない。	<ul style="list-style-type: none">◆ 管理者が社員の希望を聞きだしていく。
<ul style="list-style-type: none">◆ 適性を受けたい人が受けられるようにすべきである。	<ul style="list-style-type: none">◆ 少しでも納得できる話ができるようにする。
<ul style="list-style-type: none">◆ 希望をしていないのに運転士登用されている人がいる。見極めもなかなか通らないなど、モチベーションが下がっており、安全に関わることである。	<ul style="list-style-type: none">◆ 受け止める。
<ul style="list-style-type: none">◆ ワンマン拡大後の車掌の養成も年4回おこなうのか？	<ul style="list-style-type: none">◆ 状況に応じて変えるものである。



10月28日開催

東地申第61号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」 に関する説明申し入れ その3

6項. ジョブローテーションにより運転士から車掌へ異動となった社員についてはワンマン運転の実施を考慮し早急に運転士としての線見を実施すること。

【回答】 社員の運用については、就業規則に則り取り扱うこととなる。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ ジョブローテーションにより運転士から車掌へ異動となった社員で、再び運転士として業務させる予定はあるのか。 ◆ <u>ジョブローテーションで運転士から車掌になった社員で運転士を希望している人は多い。安全に対する知識や意識が高いので、そのような運用をするべきだ。</u> ◆ ジョブローテーションで運転士から車掌または駅へ異動となった社員の動力車操縦者運転免許の取扱いはどうなっているのか。 ◆ 統一すべきである。返された人はもう運転できないと思っている。 ◆ 医学適性の希望の職種にもものを受けられるようにすべきだ。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>今の時点ではそのような計画はないが可能性はある。キャリアを考えていく上で希望を聞いていくので、面談等で管理者に伝えて欲しい。</u> ◆ 意見として聞く。 ◆ 特にルールはなく各職場に任せている。 ◆ 指摘は受け止める。 ◆ 今の担務に合ったものを受けてもらう。

7項. 車椅子を使用されているお客さまに対し、乗車箇所の変更が生じるのか明らかにすること。

【回答】 現時点で、車椅子を使用されているお客さまの乗車位置について変更する考えはない。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ ワンマン化に際し、車椅子をご利用されているお客さまに乗車箇所について変更は生じるのか。 ◆ 車椅子をご利用のお客さまの乗車位置の把握はどのようにするのか。 ◆ 駅の放送が聞こえなかった場合はどうするのか。 ◆ <u>事前に予約しないと乗車できないという声が寄せられている。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>法的根拠（障害者差別解消法）があり、お客さまの希望を聞く必要があることから、乗車位置を指定することはできない。</u> ◆ アプリを使用して把握していただく。 ◆ 運転士が確認してからお乗せするという事になっている。 ◆ 受け止める。

安全について

1項. 長編成ワンマン運転に向けての教育・訓練等の必要な準備について、内容をすべて明らかにすること。

【回答】 長編成ワンマン運転に必要な機器の取扱い等の教育・訓練は、机上教育をはじめ現車等を活用し行っていく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 綾瀬運輸区のスケジュールは順調か。 ◆ どのような教育を考えているのか。 ◆ 他路線のスケジュールは。 ◆ 北柏駅で車内モニターが付かない事象が発生した。電気設備関係の職場とも連携を取るべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 月2回意見交換しているが、順調であると聞いている。訓練が遅れているとは聞いていない。 ◆ 駅との合同訓練も考えている。 ◆ 車両の改造状況もあるので不明。また路線によって習熟期間が変わってくる。 ◆ 連携する仕組みはつくっていたが伝わっていなかった。



10月28日開催

東地申第61号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」 に関する説明申し入れ その4

2項 長編成ワンマン運転にあたり安全とサービスが維持できる理由をあきらかにすること。

【回答】長編成ワンマン運転実施に必要な教育・訓練の実施および車両の改造等により、これまでと同様の安全とサービスが提供できると考えている。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ 具体的にどんなサービスを提供できるようになったか。◆ ワンマン化で安全が向上したとは思わない。◆ スマートホームドアは隙間が多く、列車の接触の危険性がある。◆ 発車時の事象を防止する手段を考えなければならない。 <u>車内モニターは発車後に画面が消えてしまうため、発車後のホームの確認ができない。発車後に触車を防止できるのは現状車掌しかいない。</u>◆ サービスは向上するのか。◆ サービスの具体的なものは。	<ul style="list-style-type: none">◆ ホームドアの整備がされてホーム上の安全が向上。指令室から車内通話と車内放送ができるようになった。◆ <u>会社としては、ツーマンと同レベルの安全性が実現したものの。</u>◆ <u>スマートホームドアは「かべ式」と同等の安全レベルであるという認識。</u>◆ 本社含めて議論しなければならない。本社に伝えていく。 ◆ 今のサービスレベルの維持はできる。◆ 車内に急病人がいたときなど、指令との通話でスピーディーに対応することができるようになる。また自動放送の内容も増やす予定である。<u>運転士は運転中、のりかえ放送などはできなくなるが、それがサービス低下になるとは思わない。</u>

**現時点でワンマン化によって安全・サービスが向上するとは感じられない！
今の上では不安が大きすぎる！
スケジュールありきで進めるべきではないと指摘！！**

3項 ワンマン運転実施に向けて運転士の負担となる車両機器の変更や取り扱いの変更など具体的に明らかにすること。

【回答】 車載ホームモニタシステムや運転士用マイク等の新たな機器の設置およびお客さまをご案内の際の業務連絡手段の変更等を実施する予定である。

- ・マイクとTIMSの改修→運転士メニューから空調調整ができるようにする。
- ・小田急車の車内モニターの位置の悪さについては本社を通じて伝える。

異常時について

1項 ワンマン運転に必要なもの（車内モニター・ワンマンドアスイッチ・乗降促進スイッチ等）が故障した場合、どのように対応するのか明らかにすること。

【回答】 故障に応じた対応を行うこととなる。

車内モニター	ITV故障と同じ取扱いをする。
ワンマンドアスイッチ	車掌ドアスイッチを活用することを考えている。
乗降促進スイッチ	放送で対応する。発車ベルは扱わない。

列車防護係員を省略するための機器が故障した場合は車掌を乗務させて対応する。
(車掌教育を受けた運転士を活用する)



10月28日開催

東地申第61号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」 に関する説明申し入れ その5

2項 車掌が乗務しなくなるにより、異常時対応が低下すると考えられるが、異常時対応を低下させないためにどのようなことを考えているのか明らかにすること。

【回答】 引き続き、必要な教育・訓練を実施していくとともに、社員の状況や習熟度を把握していく考えである。なお、社員の運用については、業務上の必要や社員の能力・適性等、総合的に判断して行うこととなる。

組 合	会 社
◆ ある程度の想定をしておかなければならない。	◆ 異常時訓練は我孫子～取手間での実施済である。事象やケースよっての対応方法を考えておく必要がある。不安にならない体制構築はしておく。
◆ 異常時に対応できる指令の要員は。	◆ 異常時は他路線の指令員が応援に来るので大丈夫である。

3項 大幅過走時、軌道回路境界位置目標は誰が確認するのか明らかにすること。

【回答】 異常時対応については、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組 合	会 社
◆ 大幅過走時、軌道回路境界位置目標はどのように確認するのか。	◆ 前頭運転中から見える軌道回路境界位置目標に代わるものを設置していく。決まり次第周知していく。

4項 ドア故障時の非連動運転の取扱いはどのように行うのか明らかにすること。

【回答】 基本的にワンマン運転時における非連動運転を行う考えはない。

組 合	会 社
◆ 最終列車など、使命を持った列車の取扱いは？	◆ <u>基本的に非連動運転は行わないが3者（運転士・列車防護係員・駅）で行う。2者（運転士・駅員）ではやらない。最終列車など、どうしてもその取扱いをしなければならない場合は係員を手配して実施する。</u>
◆ そのようなリスクがあってもワンマン運転をやるのか。	◆ ワンマン運転は行う。

綾瀬運輸区関係

1項 常磐緩行線でワンマン運転を実施することができるに至った根拠を明らかにすること。

【回答】 長編成ワンマン運転実施に必要な準備が整う見込みが立ったことから、実施するものである。

組 合	会 社
◆ 常磐緩行線でワンマン運転を実施できるに至った根拠は。	◆ 設備、車内モニター、ホームドアなど、ハード面が整い、必要な訓練を実施したため。

2項 実施時期を2024年度下期とした理由を明らかにすること。

【回答】 長編成ワンマン運転実施に必要な準備が整う見込みが立ったことから、実施するものである。

組 合	会 社
◆ 2024年下期に施策が集中している中で、なぜやるのか。	◆ <u>統括センター化施策が入ることになり、結果的にワンマン施策と重なった。</u>
◆ ダイヤ改正、統括センター化、ワンマン化と3つも施策が重なるのは負担が大きい。	◆ 負担が大きいのは理解している。サポートしていく。
◆ <u>それぞれ大きな施策だとは思いますが、3つも同時に行われると1つ1つの施策に重みを感じない。もっと余裕をもって進めるべきではなかったのか。</u>	◆ 現場とコミュニケーションを取りながら進めてきた。
◆ 設備が整わなかった場合は延期の判断をするのか。	◆ その場合は判断しなければならないと思っている。



10月28日開催

東地申第61号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」 に関する説明申し入れ その6

3項 東京メトロ千代田線がワンマン運転を実施しない理由を明らかにすること。

【回答】 東京地下鉄株式会社が判断するものである。

- ・東京地下鉄株式会社に確認していないため不明である。

4項 これまでの車掌としての成果と課題を明らかにすること。また、今後どのように活かして行くのかを具体的に示すこと。

【回答】 引き続き、必要な教育・訓練は行っていく考えである。なお、社員の習熟度を勘案し、総合的に判断することとなる。

組 合

- ◆ これまでの車掌としての成果は。
- ◆ 課題はあるか。
- ◆ 今後については。
- ◆ 希望通りでは無かった人へのフォローをすべきである。異動先の選択肢もいくつかあった方がいいと思う。

会 社

- ◆ 車内秩序の維持をしていただいた。
- ◆ 課題はない。担っていただいたことに感謝する。
- ◆ 一定程度の異動は発生するが、場所など具体的な事は決まっていない。個々の中で経験は違うかもしれないが、活かして成長をしていただきたい。
- ◆ フォローについては課題だと認識している。現場に周知する。

5項 東京メトロ千代田線の乗務員（車掌）が綾瀬に到着して降車したことを確認する方法について明らかにすること。

【回答】 降車確認灯を確認することとなる。

- ・綾瀬駅の松戸方に降車表示灯を設置する。（発車後に消灯する仕組み。）
→確認については基本動作に含まれていく予定。

6項 接続関係で掲出している乗降終了表示の表示方法について明らかにすること。

【回答】 通達で指定されている箇所については、通信機器等をしようすることにより確認を行うこととなる。

- ・バディコムを用いる
→目視では無く、聴覚で確認するものになる。

7項 常磐緩行線沿線住民に対してワンマン運転を実施する説明を行うのか明らかにすること。

【回答】 必要な周知を行っていく考えである。

組 合

- ◆ どのように周知していくのか。
- ◆ 住民に対しての説明会を行う予定はあるのか。
- ◆ 他支社ではワンマン運転が開始されていたことが周知しきれていなかったという声を聞いている。車内で車掌に問い合わせをしようと思えば最後部車両に行ったときに初めてワンマン運転だったことを知った等。様々な形で周知する必要があると思う。

会 社

- ◆ プレスや駅のポスターなどで時期を踏まえて周知していく考えである。
- ◆ 今のところ考えていない。
- ◆ 個々に説明するのは難しいが、必要な箇所には周知していく。自治体の協力も得ながら理解していただく。

綾瀬運輸区では疑似ワンマン運転が開始されていますが、
現状、車両設備等多くの問題・課題があり、
2024年下期のワンマン運転開始には不安があるというのが現場の認識です。

**安全とサービスの向上と、安心して働くことができる
長編成ワンマン運転を目指し今後申し入れをおこなっていきます！**