

申 15 号 **ワンマン運転の拡大に関する要求申し入れ** **第2回目交渉を行う！①**

8. ワンマン列車のダイヤ設定において、ホームドアの設置駅では最低 60 秒の停車時間を確保すること。また、ホームドアが故障した場合のドア閉扉の取扱いについては、駅係員による乗降終了合図とすること。

【持ち帰りの回答】

車内モニタは 5km/h で操作がなければ消える仕様。ホームドア故障時は安全確認要員を手配するが、ケースによって対応が変わる。

組合：さまざまな故障の取扱いのケースによってフローが用意されているということでのいいのか。

会社：さまざまなケースによってフローに則って取り扱っていくという形になる。

9. 中・長編成ワンマン運転の実施に伴い、安全を担保する観点から運転士の集中力を考慮し、継続乗務時間を一時間短縮すること。

組合：継続乗務時間の短縮について過去に見解を示し、ワンマン運転の生理的負担は良好な範囲との評価を得ているということであった。しかし、それは 2両編成になる。今後は新たに中編成が導入されていく。具体的な行路についても、働きやすさを追求していくことの認識は一致できるか。

会社：むやみに労働時間を延ばすとか、行路自体を延ばすということではなく、列車設定等に合わせて働きやすい効率的な行路を作成していくということ変わらない。

10. 中編成ワンマン運転を拡大する際には、各駅においてスマートホームドア又はロープ昇降式・バー昇降式ホームドアの設置を必須条件とすること。

組合：ホームドア設置の目的は、

会社：基本的に転落防止の観点から設置していくもの。10万人以上の駅への設置が基本。

組合：転落検知マットや列車非常停止ボタンの設置も必要では、

会社：ワンマンが導入されるから駅の設備を設置するのではなく、駅としての安全、死傷事故ゼロを目指していく観点から設置していく。

11. 長編成ワンマン運転を拡大する際には、各駅においてホームドアの設置を必須条件とすること。

組合：長編成ワンマンを実施する際にはホームドアを設置して導入していくということでのいいか。

会社：その通りとなる。

12. 指令一客室間通話機能は、長編成ワンマンに限らず中編成ワンマン列車にも設置すること。

組合：長編成に限らず中編成でも設置していく方がいい。

会社：特に限定しているというのではなく、長編成は運転士がすぐに対応できる状況にないことを考えると、通話機能をつけた方がいいのではないかと考えている。主張として受け止めるが、今後検証しながらより良いものを線区に合わせて導入していきたい。

13. 無人駅におけるドア扱いについては短・中・長編成に関わらず最前部乗降を基本とすること。

組合：運賃遁脱の観点から無人駅のドア扱いはすべて最前部の乗降にすべき。

会社：基本的に目的地まで切符を買っていただく取り組みは引き続き行っていく。基本的に中・長編成は全ドア開扉で検討している。

組合：前降りというのは無人駅における運賃遁脱の意味ももちろんあったと認識している。これが中編成になったからといって変わるものだと捉えられない。

会社：状況に合わせて駅の設備についても検証していくことになると考えている。さまざまな面でお客さまに事前にご購入いただく啓蒙活動などの取り組みを行っていく。

14. ワンマン列車に設置する両替機については、ICカードのチャージ及び高額紙幣の使用を可能とすること。

組合：整備の検討を行っていくとは、付けていくのか。

会社：ICカードのチャージや高額紙幣などさまざまな問題があり、現状は難しい。

組合：高額紙幣などを付けない理由は盗難の観点からか。

会社：そうなる。セキュリティ上どうなのかという観点もある。ただ、乗務員からも意見がある中で引き続き何か導入できるものがないかは検討していきたい。

申 15号 ワンマン運転の拡大に関する要求申し入れ 第2回目交渉を行う! ②

15. 新たにワンマン運転を拡大するSuica対象エリアにおいては、簡易型Suica改札機を設置すること。

組合：運賃通脱やSuicaエリアから乗車されたお客さまの未処理を無くすためにも簡易型Suica改札機を設置してもらいたい。

また、Suicaエリアも拡大してもらいたい。

会社：一律的に必ずではなく、線区に応じた設備、システム等、さまざまなことは検証しながら行っていくべきと考えている。

組合：今はある意味、簡易型Suicaが無くては車掌がいれば清算できる。ワンマンとなれば運転士ではできない。ワンマンを導入する線区については問題意識を持ってもらいたい。

会社：了解した。

16. 不正乗車の温床になりかねない運賃通脱について具体的な対策を講じること。

組合：ただ啓蒙活動をやっていくのでは非常に抽象的すぎる。具体的な対策を考えていくべき。細かいことは各地方で深めたほうがいいので、本社から各支社に検討するよう要請してもらいたい。

会社：会社総体となってどういう方向がいいのか、引き続き取り組んでいきたい。

17. グリーン車両が付属している長編成ワンマン運転の拡大において、グリーンアテンダントからの指令への連絡等については、アテンダントセンターからの対応を基本とすること。

組合：今までのようにアテンダントから乗務員に要請することが安全上の観点からしても好ましくないということ。指令との連絡はアテンダントセンターからの対応を基本として検討してもらいたい。

会社：要求としては受け止めるが、今の状況でワンマンができることは考えていない。さまざまな状況を勘案しながら引き続き内容も検討していきたい。

18. ワンマン運転を実施する際の運転士に対する教育・訓練の在り方を明確にし、サービスに関する教育の徹底を図ること。

組合：支社や現場での対応ということか。

会社：引き続き各地方で検討して行っていくべきと考えている。

組合：中編成においては運賃収受はないということで、教育は必要ないという考えか。

会社：必要な教育・訓練はその線区、乗務員区所に合わせて行っていくべきと考えている。

19. 異常時等が発生した場合を想定し、避難誘導訓練を定期的に実施すること。

組合：具体的にここで何か災害が起きた時に避難場所や避難誘導方法を周知できるような訓練は考えているのか。

会社：山間部や沿岸地区を乗務する乗務員区所ではそれぞれ違うと思うので、それぞれの特徴に合わせて各乗務員区所、各地方において行うべきと考えている。本社としてもフォローしていきたい。

20. ワンマン運転を拡大する際には、地方自治体等と事前に協議を行うとともに、学校や企業などを含めた利用者への周知を図ること。併せて、地方自治体と連携し、旅客並びに関係社員に対して災害に備えた防災マップ等の徹底を図ること。

組合：ワンマン運転は会社の都合であって自治体は関係ない。お客さまへの浸透を図る上で自治体と協議して進めていくべき。

会社：鉄道をいかに残していくかを考えると、より効率的に運行していくのも会社の使命。各自治体にも理解を求めていきたい。

組合：自然災害が多く発生していると思われる線区については、自治体とも協力して防災マップ等の徹底を図ってもらいたい。

会社：意見として受け止める。ワンマン、ツーマン関係なく災害線区を把握した上で事前に災害が起きないように設備にしたり、計画運休等を検討しながら列車運行をしていきたい。

21. お客さまが求める輸送サービスの提供を踏まえ、各地方における輸送量(列車本数)の維持・向上に努めること。

組合：各地方における輸送量についてはどうか。

会社：一概に列車を切るというわけではなく、地元の輸送体系を勘案しながら検証していった上でダイヤ設定していきたい。

組合：お客さまは列車が走っていることを求めている。我々も問題意識を持っている。会社も検討してもらいたい。

会社：了解した。

申 15号 ワンマン運転の拡大に関する要求申し入れ 第2回目交渉を行う！③

22. 車両の置き換え計画において、経年劣化等を鑑みワンマン列車への仕様の転用改造については、車齢20年未満とすること。

組合：20年未満と求めているが。

会社：電子機器の交換は15年程度。一概に20年の枠ではなく、車両の老朽に踏まえた上でどのような車両を導入していくか、ワンマンに限らず検証していかなければいけない。

組合：ワンマン拡大の際に、車両の置き換えがポイントになる。

会社：一律的に車両取替とワンマンとが結びつくのではなく、さまざまな全体像を見て検討していかなければならない。

23. 新たにワンマン運転を拡大する際は、計画的な実施等を踏まえ実施日の1年前に各地方機関において提案すること。また、各地方・各線区の特情等を鑑み、本実施の前段に試行期間を設けること。そして、試行結果を各地方機関において共有し、あらかじめ浮上した課題等については改善を図った上で実施すること。

組合：求めている内容については。

会社：本社一本部間でいつ提案するとかを仕切るものではない。

組合：各支社、現場も含めて準備に時間を要することも必要である。最低でも導入1年前には労使で協議するべき。

会社：事前にとどの線区に拘らずに検証はすると話している。その中で社員の声を聞きながらどのようなものが良いのかを築きあげていきたい。

24. ワンマン運転の拡大に伴い、運転士に対する車掌業務及びサービスに関する教育等が必要なことから、車掌の技術指導担当の体制を強化すること。

組合：新たにワンマン運転拡大に伴い人数が増えれば車掌指導の負担も増える。車掌指導の数を増やしていくべき。

会社：ただ増員するとか減らすではなく、指導担当としての業務量を見た上で、必要な要員の配置を行っていく。

25. ワンマン運転の拡大に伴う安全・安定輸送の確保を鑑み、異常時における対応力の維持・向上に向けて、地区指導センター、地区駅及び管理駅の体制を強化すること。

組合：バックアップが弱いということが職場の声として非常に多く挙がっている。

会社：運転士に初動体制をお願いすることもある。避難誘導を運転士一人に任せることは稀で、支社総体となって対応していけないといけない。

26. 中・長編成ワンマン運転を実施する際は、一定程度の定着が図れるまでの間はホーム要員を配置すること。

組合：一定期間、社員をホームに配置する考えはないのか。

会社：ホームドアなど導入するものによって違いはある。状況を見ながら一概に付けないという話でもない。

組合：車掌を乗せるという考えはあるのか。

会社：必要であればその箇所の人を配置して安全を確認する上でやるべきだと思っている。

27. ワンマン運転の拡大に伴う車掌の要員整理（算定基準）については、多客期や異常時等におけるワンマン解除等の波動要員を付加すること。

組合：要求に対しての考えは。

会社：ワンマン拡大に伴って車掌の要員数の査定を変える考え方はない。

組合：一番重要なのは導入した1年目だ。どのようにより安全・安定輸送ができるように体制を取るのかが非常に重要な視点になる。そこを受け止めて各地方で詳細は議論してもらいたい。

会社：了解した。

28. ワンマン運転を拡大する際には、車掌の要員削減が想定されることから車掌に対する面談を行い、異動等については本人希望を最大限尊重すること。

組合：車掌を続けたくてもワンマン拡大で続けられないことに対する喪失感を持つ人も出てくる。しっかりと丁寧な面談をしてもらいたい。本人希望を最大限尊重してもらいたい。

会社：ワンマン施策に基づいた面談が実現できるかは難しいが、社員の将来設計を共に考えていくような流れになっていく。

29. 新たにワンマン運転を拡大する職場においては、あらためて説明会等を実施すること。

組合：あらためて説明会を開催する考えはあるのか。

会社：必要であれば各地方の中で行っていくと考えている。

組合：現場で働く社員が納得するためにも、丁寧に説明をしてもらいたい。

会社：コミュニケーションの取り方はさまざまなやり方があるので、ベストのやり方で社員の理解を求めながら、引き続き施策を進めていきたい。

本部交渉を踏まえ、地方交渉で要求を実現させよう！