

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

1. 通勤・通学時間帯においては、安全・安定輸送の確保を鑑み、中・長編成のワンマン運転を行わないこと。

組合：乗降客数が多いことから運転士に過度な労力を強いるものがあり、安全・安定輸送の観点からも実施すべきではない。本当にできるのか疑問である。

会社：安全やご利用状況を見ながら、車両の導入や駅設備を考えた上でワンマン運転を実施していく。

2. 新在直通列車においては、線区の特情等を鑑みワンマン運転を行わないこと。

組合：新幹線及び新在直通列車においてワンマン運転を行う考えはあるのか。

会社：新幹線に関してもワンマンができるか、できないのかの検討段階である。

組合：今回の提案内容は、新幹線は含まれていないという認識になる。短・中・長編成はあくまで在来線であると認識している。

会社：新幹線は含まれる。全線区になるがハードルが高いという認識である。

3. 災害発生率の高い沿岸部及び山間部においては、線区の特情等を鑑みワンマン運転を行わないこと。

組合：災害発生率の高い線区はワンマン運転を行うべきではない。会社ができる根拠は何か。

会社：安全をベースにして災害に強い鉄道をつくっていくことは変わらない。

組合：線区の特情に応じて柔軟に対応していくことでいいか。

会社：一律的ではなく、その事象に対してどうしていかなければならないのかケースバイケースで対応していく。

4. ワンマン運転の実施線区において異常時等が発生した場合、始発駅での対応はツーマンを基本とすること。

組合：異常時において、始発駅での対応とすればツーマンが基本であると思っている。車掌が手配できる場合は車掌を手配すること。

会社：その場面が車掌が本当に必要なのか、または駅係員なのか、さまざまなケースがある。車掌という限定ではなく、その状況によってさまざまある。例えば運転士が二人いれば二人で運転することもあるのでケースバイケースだ。

5. ワンマン列車において車載ホームモニタ、車側カメラ及びミリ波伝送装置が故障した場合は、車両交換又はツーマンとすること。

組合：現行の取扱いでは、ワンマン機器故障時は車掌乗務となっている。ケースバイケースとの回答だが考えは変わらないのか。

会社：車両故障がワンマン運転に関わる装置であれば一人では運転できないものなので、車掌、運転士がいれば運転士がやることもある。ケースバイケースで対応していく。

6. ワンマン運転を実施する際は、線区ごとに車両の編成両数を統一すること。

組合：乗務員が安定的に安全を確保できるようにするには、線区ごとに車両の編成両数を統一することが望ましいということから申し入れている。

会社：主張は受け止めるが、ご利用状況が多いにも関わらず2両、3両でやれと言うのではなく、柔軟に対応できるよう将来的にご利用状況を見ながら車両の投入等を検討していかなければならない。

7. ワンマン運転の実施に伴い、従来の車掌業務を含めた運転士の追加業務と内容を明確にすること。

組合：教育はしないのか。中編成は全ドア開扉で運賃箱がないが、新たに2両を運転するケースもある。今後、2両を運転できるようになってきたら必要な教育をしていくということか。

会社：詳細は区所でやると思うが、全くワンマンをやっていないところで中編成ワンマンを導入した時に営業関係が必要という判断になれば必要な教育を行っていくが、基本的には営業関係の取扱いはないと考えているので必要ない。

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開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。

組合：最低時分は各地方ではなく、ホームドアを設置した上でのワンマンに関して見れば、ここは本社として一律なものを設けたほうがベストなのではないか。

会社：主張として受け止めるが、適切は何秒が良いのか、いろいろ検証した結果行っていくと考えている。

組合：ホームドアが故障した場合の取扱いは、

会社：手持ちがないのでこの場では答えられない。

**継続
議論！**

具体的な回答がなく、議論が深まらず！