

中編成ワンマン運転の拡大について 本日、会社から提案される！②

主な議論

今回のワンマン運転拡大の目的・根拠について

- 「変革2027」に基づく業務の見直しのなかで、環境変化や技術革新の進展にも対応しながら見直しを図ってきた。
- より少ない人数で効率的な列車運行を行うため「中編成ワンマン」を拡大していく。
- 利用状況は回復しているがコロナ前には戻らない。乗車率を判断基準とはしていないが、2021年10月時点では水戸－高萩間で全列車平均30%程度、高萩－いわき間では平均20%前後。

拡大区間でのワンマン運転設備について

- 水戸線での実績を継承していく。
- 線区特情のトンネルや津波避難区間などは現在考慮していない。
- カメラの視認性についても、現段階で問題ない。
- ホーム検知等の設備確認のための試運転列車運転は検討している。

車両改造および車両運用について

- 実施日までに24編成の改造が終了予定。
- 故障等による突発的な事象を考慮し運用は検討している。

教育・訓練について

- いわき運輸区→机上訓練・現車訓練・ハンドル訓練
- 水戸運輸区・勝田運輸区→机上訓練・ハンドル訓練
- ハンドル訓練は水戸－いわき間の上下列車で3往復分設定する。

⇒営業列車で訓練を行う会社の考えるメリットは。

- ◇ (試運転のための)臨時列車を仕立てる必要がない。
- ◇ 毎日訓練を行うことができる。
- ◇ 水戸線でのハンドル訓練時には実際の乗降がないため「リアルな感覚がわからない」との意見があった。

⇒今まで通り試運転での訓練はできないのか。

- ◇ 試運転での訓練を行うことは可能。しかし、車両運用上の調整が必要であり、出来る日・出来ない日が出てくる。

⇒訓練を行う行路について。

- ◇ 各区所で水戸線での導入時のように臨時行路で実施する。行路については決まり次第示す。

⇒訓練の際の車掌乗務について。

- ◇ 乗務する車掌の扱いは、ツーマン列車として通常の状態監視はするが、ドア扱いは運転士が行う。
- ◇ 出発合図は送るが、事前打ち合わせをしたうえで「車内ブザー式」に変更する。

乗務箇所体制について

- 現段階で示せるものはない。行路は検討し、決まり次第示す。

“なによりも安全第一！” のちを守る鉄道をつくり出そう！