

3月ダイヤ改正より、「中編成ワンマン運転」開始…

水戸線の未来は大丈夫なのか！？



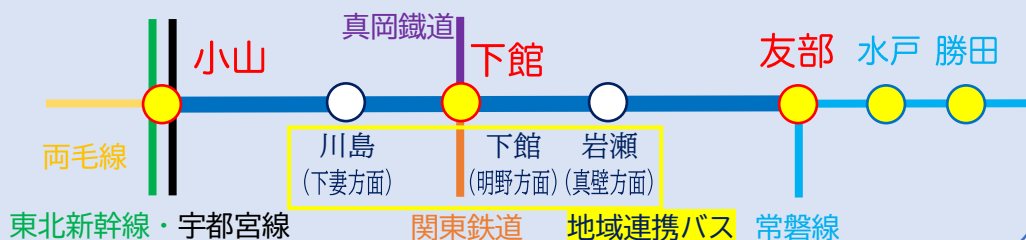
JR東日本で初めてとなる「全列車・全区間」でのワンマン運転が水戸線で開始されています。水戸支社内で3両以上のワンマン運転は初めてであり、職場では不安が広がっています！

【「水戸線」について】

水戸線は茨城県内の県央地区～県西地区、栃木県方面への公共輸送を担っています。特にJR、関東鉄道、真岡鐵道の3社が交差する下館駅は、水戸線内の主要駅として各路線の相互利用により利便性として重要な役割があります。

水戸線からの

各駅接続路線図



【ワンマン運転について】

- JR水戸支社は昨年6月に「水戸線全列車及び常磐線へ直通する列車（友部～勝田間）でのワンマン運転実施」をプレス発表しました。
- JR東日本は経営ビジョンとして「安全の確保をベースとして業務を高度化し、お客さまが求める輸送サービスを創造すること」を目指しており、今回のワンマン運転については、最新の技術を広く活用し、「置き換え可能な仕事の機械化・システム化を行うことにより、輸送サービスを支える業務を広く担う人材の育成」と、「限られた人材を『人ならではの創造的な仕事』へシフト」を行い、お客さまのご利用状況にあわせてワンマン運転に必要な設備を整備し、安全確保に必要な設備を設置した後に実施していくとしています。

私たちは、独自に地域利用者の方々に話を聞き、主に「安全性」「利便性」「公共性」の観点から様々な意見をいただきました。これをもとに私たちは会社に申し入れを行い、水戸線に導入されるワンマン運転がどのようなものか明らかにしました。

JTSU-E水戸地本は「実際に働いている」立場だからこそ、
今回の水戸線のワンマン運転に対し警鐘を鳴らしています！

● ワンマン運転のここが問題！①

安全性

『安全の確保』に対する私たちの不安

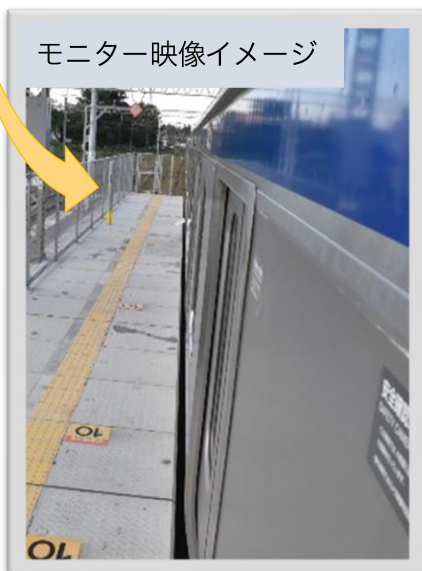
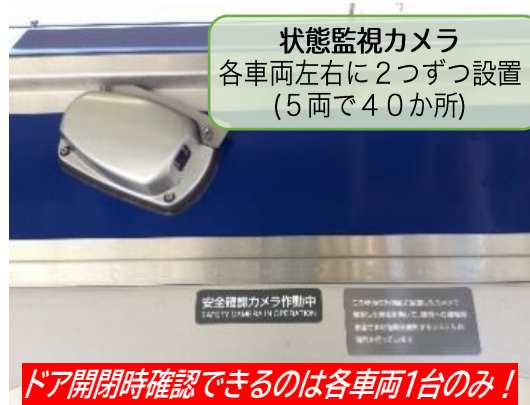
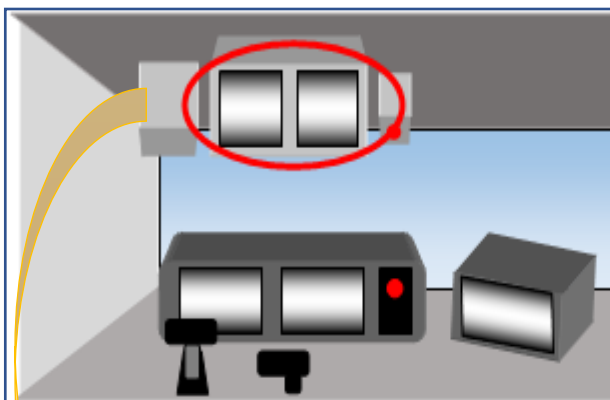
問題点！

- ワンマン運転になることで、車掌が確保してきたホーム上の安全が保たれるのか？
- 接近・触車（旅客と列車が接触）・転落・ドア挟まり・列車との並走等の死傷事故を未然に防ぐことが困難になるのでは？

私たちの調査では

発車時には、車両側面にある「状態監視カメラ」の映像を運転室にあるモニターで確認を行うが・・・

運転台イメージ（赤丸が映像確認用モニター）



ドアに何か挟まってもモニターでは確認しづらい！

団体交渉での会社回答

- 乗務員が事故を起こさないのが大前提。ドア挟まり・触車事故のないようにする。
- 車両搭載の車載カメラとモニターシステムは、発車後5秒間（約10m移動）のホーム上の確認をする。
- 進入進出時の死角で起こる接近・触車・転落事故発生への懸念に対しては問題ない。
- （モニターの）同化現象はなくすることはできない。運転士の対応できる範囲でやってもらえればいい。

ワンマン運転によっていかに安全低下するのかが明らかに！

● ワンマン運転のここが問題！②

利便性

地域輸送としての利便性に対する私たちの不安

問題点！

- 茨城県内を東西に横断する路線であり各駅での他路線と接続により、旅客の利便性が向上されている。
- 運転士、車掌の2名乗務によりダイヤが保たれていたが、ワンマン運転により運転士の業務が増大し、遅延が発生してしまうのではないかと？

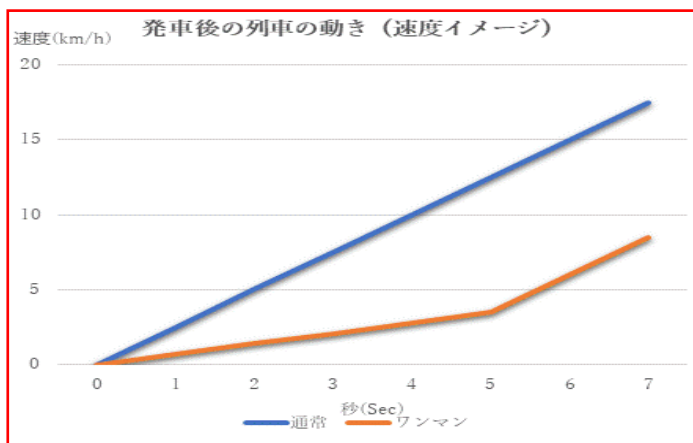
私たちの調査では

通常運転時
標準停車時間
30 秒

ワンマン訓練時
全ての基本動作を行うと...
35 秒

ワンマン運転により、運転士がドア扱い、乗降確認など車掌が行っていた業務もしなければいけません。

通常通り乗務しても
1駅につき+5秒



発車時はモニターの確認を行いながら運転操作をするため、ごく低速での走行をしなければいけません。

安全確保するために
1駅につき+8秒

ワンマン運転するだけで 1駅につき+13秒
水戸線全区間でなんと182秒【3分強】の遅延発生！
朝夕ラッシュ時にはさらに遅延増大！遅れが他線区まで波及！

団体交渉での会社回答

- 乗車率や乗車人員数は考えていない。
- 見た目に変化がないので見なくて良い。
- ご利用状況に変わりはない。

利用者の立場を考えず、安易に施策を実行しようとしている！

● ワンマン運転のここが問題！③

利便性

旅客輸送サービスに対する私たちの不安

問題点！

- ワンマン運転により、お客さま対応全般（乗換案内、運賃精算等）が一切できないのでは？
- 遅れても接続列車の要請も出来ないのではないかな？
- 異常時には列車から離れる場合もあるがその際の旅客対応ができなくなる。

私たちの調査では

車掌が行っているお客さま対応（乗換案内、運賃精算）はワンマン列車では行われぬ。
→ 駅での案内・精算が必須となる

ワンマン運転を開始すると各駅にこのようなポスターが掲示された。



早朝・夜間で無人化してしまう駅が多い中、

精算は『後日・有人駅で』という信用乗車制へシフト！



さらに、近年の異常気象による大規模災害や、先日常磐線で発生した脱線事故のように異常時の問題が解決されていない。ワンマン運転では運転士のみで対応しなければならない。しかし、水戸線の大半の駅は委託・無人化されており、地区指導センターの派出はあるが応援に来る体制は非常に難しい。もしものときに運転士だけで対応しきれぬのだろうか？

団体交渉での会社回答

- 利便性の向上についてはポスター掲示による啓蒙活動で維持向上ができる。
- 東北線でもできたから水戸線でもできる
- 防犯カメラやSOSボタンで一定レベルできる。

利用者の不公平感を生むとともに、JRへの不信感は募るばかり

● ワンマン運転のここが問題！④

公共性

公共交通のあり方に対する私たちの不安

問題点！

- 車掌が、集札業務や車内巡回により乗車券の精算がされている。
- 定期券の期間切れや現金不所持、未払い素通り、支払い拒否などの事象も見受けられる。
- 運賃を払っても払わなくても出られる状態が起因し、慢性化している。ワンマン化するとさらに悪化してしまうのではないかと？

私たちの調査では

会社は、Suica等ICカードの利用態勢を行っているが、実際に無人駅・委託駅での旅客流動を見てみると

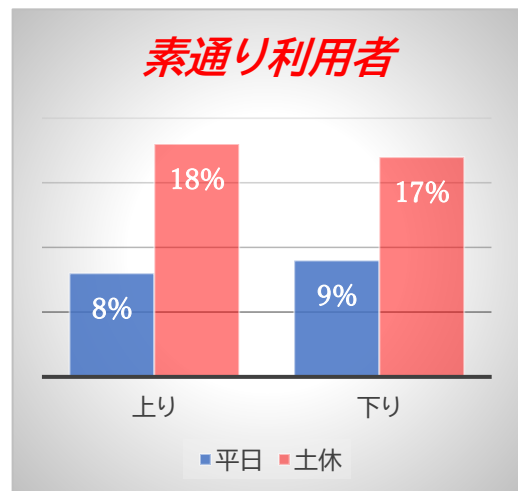


平日は通勤・通学の旅客が多いからかICカードの利用率は高くなる

しかし、土休日になると利用率は減っている。沿線の利用者として不慣れな旅客も多くいる土休日には、そもそもICカードの購入も沿線の駅ではできないので減っているのが現状だ。

さらに！
乗降調査を行うなかで、出入り口をスルーして利用している旅客も見受けられた。
これが土休日になると2割弱いることが判明！
しかも、
無人駅周辺には山手線内の駅からの初乗り乗車券が捨てられている現状。

ワンマン運転開始により、状況はさらに悪化し、不正乗車だけでなく、車内でのマナーが悪化。
車内にはゴミが散乱しているところか、タバコの吸い殻まで落ちている有様。



会社の組織横断プロジェクトで「乗降指導」を行ったそうだが、そもそも意味があるのだろうか？

団体交渉での会社回答

- 無人駅やワンマン列車に限らず、不正は0にはならない。
- (会社として) 検証はしていない。根拠としては、大半の人がルールに則って利用されていると判断しているので、車掌の抑止力はあるが、不正の温床になるとは考えていない。

鉄道が「公共性が極めて高いインフラ」だと認識していない！

●ワンマン運転のここが問題！⑤

公共性

“ハンディキャップ”を持つ方の利用に対する私たちの不安

問題点！

- 事前連絡により、乗車・降車案内など駅員のサポートを受けることは可能だが、体調不良や予定の変更などがある場合、ワンマン化や無人駅化は不安を与えるのでは？
- 笠間、下館以外の駅にはエレベーターはなく、ハンディキャップを持つ方の旅行を妨げているのでは？

私たちの調査では

近年、日本全体で高齢化社会がさらに進み、地域の公共交通のあり方が変化してきています。沿線では駅から地域連携バスが設定され、水戸線はその結節点としての役割を担っている。(1ページ路線図参照)
しかし、その核となる駅でのバリアフリー整備は乏しく、身体の不自由な方々の利用が困難であり、駅員や車掌が介助して乗車していただくことが多くある。

乗降に障害がある駅(段差・階段など)はなんと**16駅中10駅!**

そのような中で、JRはじめ各鉄道会社では「駅業務の見直し」として駅の“無人化”、“業務委託化”が行われている。

国土交通省の調査では日本全体の約48%(4564駅)が無人駅であり、20年で400駅以上増加しています。水戸線内も例外ではなく、この数年でほとんどの駅が委託・無人化されており、現在の水戸線での直営駅は**小山、下館、友部の3駅のみ**となっている。

つまり介助が必要となる駅のほとんどが

無人駅や早朝・夜間の無人化駅なのだ

小山	直営駅 24h
小田林	無人駅
結城	委託駅 24h
東結城	無人駅
川島	委託駅 日中のみ
玉戸	委託駅 日中のみ
下館	直営駅 24h
新治	無人駅
大和	無人駅
岩瀬	委託駅 日中のみ
羽黒	無人駅
福原	簡易 委託駅
福田	簡易 委託駅
笠間	委託駅 24h
穴戸	簡易 委託駅
友部	直営駅 24h

《利用者の声》

- 高齢者のマイカー免許返納もあり、高齢者の足を確保するべく、市も県も10年後20年後を見据え、公共交通を残すことを視点に取り組んできている。JRは大丈夫なのでしょうか？
- 盲学校に入学する生徒さんは通学のためではなく、事故防止のために寮生活を選んでいて、結果的に公共交通を利用する機会は減っている。
- 視覚障がい者からすれば、駅員さんや車掌さんがいるに越したことはない。

日本視覚障害者団体連合から出された国交省への要望書では

「ソフト面の対応で、駅員や乗客からの『声かけ』『見守り』の更なる推進と、改札や駅ホームへの係員の常駐、そしてソフト面を支える設備の充実」が求められている。

当事者たちの声からも人の手を借りた介助が最も安全安心で必要としているところであり、「明確なニーズ」になっている。

団体交渉での会社回答

- 会社は体の不自由な利用者から事前に連絡してもらい駅員が対応する。
- ワンマン運転について県や沿線自治体とは協議しない。説明を行う。
- 福祉団体や車いす利用者への説明や意見集約はしない。自治体だけで十分だ

駅やホームが“死”と隣り合わせの危険な場所になってはいけない!

利用者の声から私たちは考える！

車掌は駅への進入、停車中、進出時においてホーム上のお客さまの接近や接触・転落・ドア挟まりなど危険な状態を未然に防ぐために、安全の確保に注力しています。

車内巡回では、お客さまと直接対応し旅行中の不安や問い合わせに応え、きっぷの精算による公平性の維持や保安要員として抑止力を作り車内での秩序維持を確保しています。これまでの車掌が対応してきたことが、ワンマン列車を運転する運転士1人だけで対応しきれぬのか疑問が残ります。

人間としての労働によって保っていた業務に代わり、機械化・システム化によるお客さまに信頼できる地域交通の役割を担うことができるのでしょうか？

また、近年ハンディキャップを持つ方々の痛ましい事故が多く発生しています。JRをはじめ、各鉄道会社は首都圏の大規模駅ではホームドアの設置などハード面の対策が行われています。しかし、水戸線のような地方の路線では駅の無人化、業務委託、営業時間短縮等でハンディキャップを持った方々が利用することに対し、「大きな壁」ができてしまっているのです。首都圏で起きている転落死亡事故も「介助がない場所で起こっていること」が共通していえる。背後要因として駅の合理化があります。

ワンマン化施策を進めるJRは、社会問題化する事故や求められるニーズがありながら、現場実態に目を背け『施策のみ』を進めようとする暴走姿勢は、団体交渉の会社回答から明らかです。

ご利用されるお客さまに多大なご不便とご迷惑をかける地域の人々に不都合があっては、鉄道本来の役目を全うできないのです。

すべての利用者が平等に利用できるのが“公共交通機関”の役割のひとつであり、過度な人員削減・効率化により役割が欠落することはあってはならない！



ワンマン化により車掌の役割は達成することはできません！

【地域の要望と現状】からみても、安全性・利便性・公共性の維持向上は必要不可欠です！

皆さまのご意見・ご感想をお寄せください！

JR東日本輸送サービス労働組合 水戸地方本部 (JTSU-E 水戸地本)

MAIL: mito@jtsu-e.org HP: <https://www.jtsu-e-mito.org/>

〒312-0047 茨城県ひたちなか市表町 8-8-202 TEL: 070-4175-9607

