

J T S U - E 水地申第 8 号
2 0 2 0 年 1 0 月 2 0 日

東日本旅客鉄道株式会社
水戸支社長 小川 一路 殿

J R 東日本輸送サービス労働組合
水 戸 地 方 本 部
執 行 委 員 長 黒 澤 純 一

「中編成ワンマン運転の実施について」に関する解明申し入れ（その 2）

地本は、6月16日に会社から「中編成ワンマン運転の実施について」の提案を受けました。

水戸支社管内では、1992年3月ダイヤ改正での水郡線への初導入以降、常磐線いわき～原ノ町間での実施なども経て現在に至っていますが、両線区とも最長2両編成での短編成ワンマン運転です。また水郡線におけるワンマン運転は、導入時から現在に至るまで、取り巻く環境の変化に伴い、会社施策である S u i c a 導入や車両の置き換え、駅の業務委託化や無人化など、輸送体系や営業体制を大きく変更させてきました。

さらには、繰り返す自然災害に対しても輸送体系を維持・変化させながら対応し、導入から28年が経過した現在も、安全を第一に地方における公共交通機関として使命を果たしてきています。

今回の提案では、グループ経営ビジョン「変革2027」で目指されている生産年齢減少やライフサイクル等の社会環境の急激な変化、技術革新の進展等に対応し、お客さまが求める輸送サービスを提供していくことを目的に、中編成ワンマン運転を水戸線の全列車及び直通運転する常磐線の友部～勝田間に導入すると示されています。

この中編成ワンマン運転は、2020年3月ダイヤ改正において、ホーム検知装置や運転室車載モニタシステムを整備したうえで、水戸支社所属のE531系を使用し東北本線の黒磯～新白河間で実施されてきました。しかし、これらワンマン運転に伴うシステムが実運転を行う水戸線では検証すらされていないことが提案の場で明らかになりました。また同時に、実施時期や要員体制、教育及び訓練内容についても検討・調整中との説明であり、施策の提案でありながらも詳細が明確になっていないことに驚愕させられました。今回の中編成ワンマン運転の実施に関しては提案以降、多くの組合員や社員から不安・不満の声が上がっています。

会社施策が効率化のみを優先し、安全・安定性・快適性・サービスレベルの低下を招くものであってはなりません。安全を第一に、水戸線という線区の特情や地域を中心としたお客さまのご利用状況をふまえ、輸送混乱時における運転取扱いや旅客対応、異常時対応や支援体制、システムや設備の整備や検証等、様々な課題を解消しなければ、中編成ワンマン運転の実施を安易に認めることはできません。

よって、安全の確保を大前提に、中編成ワンマン運転の実施における会社の考え方や対応・対策を具体的に明らかにし、働く者の健康・ゆとりの確保、労働条件向上・労働環境の構築とサービス品質の維持・確保を求め、下記のとおり申し入れますので、会社の誠意ある回答を求めます。

記

1. 中編成ワンマン運転の実施にあたり、関係する沿線自治体・社会福祉団体・教育委員会等との協議内容を具体的に明らかにすること。
2. 2018年度及び2019年度の水戸線（一部常磐線含む）の車内・駅にて発生した、社員に対する暴力行為、運賃ほ脱、酔客及び嘔吐物、遺失物搜索等の対応件数を具体的に明らかにすること。
3. 水戸線はJR本体駅が下館駅のみという線区の特情を踏まえ、ワンマン運転化に伴う不正乗車防止及び利用者への利便性向上の対策を具体的に明らかにすること。
4. 中編成ワンマン運転における運転士の基本動作の考え方を具体的に明らかにすること。また、ドアセーフティ90がどのように担保されるのか根拠を具体的に明らかにすること。
5. ドア挟まり（白杖、傘、ベビーカー、カバン等）事象が発生した場合の取り扱いをそれぞれ具体的に明らかにすること。
6. ワンマン運転からツーマン運転また、ツーマン運転からワンマン運転への運転方式変更について、機器類の整備方法を明らかにすること。
7. 異常時及びワンマン運転に必要な機器や設備の故障、その他ワンマン運転の継続が困難と判断された場面において、運転士・車掌・駅・地区指導センター・水戸支社の対応内容をそれぞれ具体的に明らかにすること。
8. ワンマン加給等に関して、具体的に明らかにすること。

以 上