

## 「中編成ワンマン運転の拡大」の会社提案に対する地本見解

2023年4月19日、水戸支社は「中編成ワンマン運転の拡大について」の勤労速報を掲示した。この勤労速報には輸送サービス労組を除く各労働組合に提案したことが記されているが、地本は今回の会社提案に対して最終的に「提案を受けない」という判断を行った。それは、この間の労使協議を踏まえた、安全確保を大前提とした施策の進め方が重要であり、何よりも職場で働く仲間が危機感を募らせているからである。

このように主張する根拠は大きく3点ある。

1点目は、安全設備の問題だ。中編成ワンマン運転は、これまでの「車掌の役割」を車側カメラや車載ホームモニタシステム、ホーム検知装置等に置き換え、必要な設備整備によって安全を確保するという施策である。会社は、この間の団体交渉において「乗降確認の視認性に問題はない」としているが、未だに車側カメラの死角やモニタの赤化・白化に対する問題は解決していない。特に、降雨時や水溜まりによる光の反射、湿気によるぼやけなど、駅の特情や気象状況を踏まえた対策の必要性は急務な課題である。また、視認性が確保できない状況であってもドアを閉扉してしまう実態は、このような設備の問題に起因していることは明らかだ。

そもそも、中編成ワンマン運転施策の目的は「置き換え可能な仕事を機械化・システム化し、限られた人材を人ならではの創造的な仕事へシフトしていく」ことだ。これは、言い換えれば列車運行から車掌の要員を“削減”する施策でもある。だからこそ、安全設備に対する安全性や正確性、信頼性の向上は経営責任であり、ここに引き合わずして新たな拡大は都合が良すぎるのではないか。そして、触車やドア挟まりなどの傷害事故を発生させるリスクを高める前に、安全確保に向けた検証と具体的な改善の取り組みを強化すべきである。

2点目は、起動開始時の安全確保の手順についてである。会社は、これまで車掌が担ってきた「ドアセーフティー90」に変わる安全対策として、「起動開始時は『1ノッチ5秒』でモニタを注視する」と団体交渉で回答し、ワンマン運転作業マニュアルにも記載して訓練・指導を行ってきた。これは、運転士の前方注視義務と車掌の状態監視を踏まえた手順として“会社自ら”が打ち出し、労使でその重要性を確認して進めてきたものである。しかし、常磐線水戸～いわき間への拡大時の団体交渉では「実態に即して柔軟に対応できるように見直す」として、初めて中編成ワンマン運転を行ういわき運輸区の訓練ではすでに「1ノッチ5秒」の手順がなくなったのである。

この見直しによって起動開始時の「基本」が失われているが、モニタの視認性が確保できない状況でもドアを閉扉してしまう実態と同様に、モニタを注視する意義が乗務員それぞれの判断によって形骸化されれば事故のリスクが高まることは言うまでもない。また、運転時分の「遅れを取り戻さなければならない」という意識の醸成にも直結することは容易に想定できることである。よって、この見直しによって中編成ワンマン運転における「安全性」が低下することは明らかであり、「1ノッチ5秒」を変更するのであればそれに代わる安全対策を講じるべきなのだ。

3点目は、労使の確認事項を無視して一方的に拡大を提案する「施策の進め方」の問題である。2点目で明らかにしたように、「1ノッチ5秒」は団体交渉における労使の確認事項である。会社は、「団体交渉の議論経過を蔑ろにするつもりはない」「一方的に変えた認識はない」と主張するが、「現場からの意見があつて変更した」という回答そのものが一方的に変えた事実を端的に表している。この間の団体交渉で、地本は「1ノッチ5秒を変更するならそれに代わる対策を示すべき」だと主張し、柔軟かつ安全の確保に向けた具体的な対策を求め続けてきた。しかし、会社がこのような姿勢に引き合わず、一方的に提案を地本に迫るのであれば労使協議のあり方そのものの問題に発展すると指摘せざるを得ない。

そして、水戸線での実施から2年、常磐線への拡大からわずか“1ヶ月”という中での中編成ワンマン運転の拡大は、検証による改善よりも拡大すること＝要員削減が目的化されていると捉えざるを得ない。このことは、「ライン管理」が常磐線を先行して進められていることと同様の問題意識であり、スピード感が重視された「施策の進め方」に強い危機感を抱かざるを得ない。

全ての乗務員の仲間の皆さんに訴えます！

車掌業務に誇りを持ち、日々の業務を全うしている中で「中編成ワンマン運転の拡大」が加速度的に進む現実“閉塞感”はないでしょうか。実際に中編成ワンマン運転を担っている運転士の仲間の皆さんは、安全を最優先する判断の前に、定時運行に意識が働いていないでしょうか。そして、このような意識の醸成が、JR 東日本会社を利用する方々や地域の皆さんにどのように映っていくのでしょうか。

輸送サービス労組水戸地本は、今ある中編成ワンマン運転の問題や課題が放置され、それが「スタンダード」となって会社全体に浸透し、展開されることを強く危惧します。だからこそ、「鉄道」という公共交通を担う使命と責任に踏まえた、安全な鉄道と職場を未来に継承するための取り組みを強化していく決意です。未来の子供たちに誇れる、持続可能なJR 東日本会社を創造するためにも、職場現実に基づいた声を共に上げ続けていきましょう！

2023年4月21日  
緊急全運輸分会代表者会議