

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

安全・安定輸送の確保を前提とし、お客さまが安心して利用できる
「中編成ワンマン運転」施策を実現する申し入れ

この間、水戸線「中編成ワンマン運転」施策の導入にあたっては、安全を第一に「利便性」「公共性」が維持向上できる環境を整え、ご利用するお客さまから理解と納得を得られる「公共交通機関」としての使命と役割を果たすべく労使で議論をしてきました。

しかし、申 2 1 号安全に万全を期した「中編成ワンマン運転」施策の実施を求める緊急申し入れでは、安全に関して私たちが死角問題として指摘した①ホーム進入時の車両側面 ②発車時状態監視中の運転台前方 ③発車後のホーム上と車両後方 についての事故・事象を未然に防ぐ安全の担保は未だにありません。更には、ホームモニタの視認性が確保できない事象も問題解決には至っておらず、他支社ではワンマン運転列車において、お客さまがドアに挟まれ怪我をする事象も発生しています。

水戸支社においては、2022年3月に川島駅、5月に稲田駅、7月に羽黒駅において「出発信号機停止現示で起動を開始した事象」が連続して発生しています。連続で発生していることから「基本動作の徹底」のみの対策に留まらず、運転士の心理状況等あらゆる背後要因の分析やリスクを抽出し、安全を阻害する要因に具体的な対策を講じていかなければなりません。更には、2022年10月17日に発生した「ホームモニタ不具合」の事象では、後日の調査において折り返し769M場面でのお客さまの安全を確保できない状況であったことが明らかになっており、到底看過できるものではありません。

また、2020年12月2日開催の申 8 号「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交渉において、会社は「安全を確保するための発車の手順として5秒程度1ノッチ起動、その後所定運転を行う」と述べてきました。しかし、いつの間にか「1ノッチ5秒」という安全確保の手順が見直され、明確な根拠もなく会社自ら変更していたことが明らかになりました。この手順は上記した団体交渉の場で会社が安全確保のために必要として講じた対策であったと認識しており、一方的に安全レベルを低下する手順の見直しを行うことは労使議論なくして認められるものではありません。実際に、いわき運輸区の教育・訓練の場では、発車時のホーム上の安全確保のためには「1ノッチ5秒以上の対策が必要だ」という声が多く上がっています。

更には、水戸線沿線でのビラ配布行動を行った際に、ビラを受け取った利用者からは「水戸線は不便になった」「利用する側からしても車掌がいた方が安全で便利」など、水戸線「中編成ワンマン運転」施策に対する地域住民から不安や不満の声が多く寄せられました。

このように、数多くの問題がある中で6月29日には常磐線水戸～いわき間に「中編成ワンマン運転」の拡大が提案されましたが、常磐線に拡大・導入する以前に、現在発生している様々な課題を解決することが大前提であると考えます。

よって、施策の実施にあたっては、これらの課題を労使で解決し「安全性」「利便性」「公共性」を確保した「中編成ワンマン運転」施策としていくために、下記の通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. 水戸線「中編成ワンマン運転」施策実施以降の課題を明らかにすること。

2. 2022年3月17日に川島駅構内、2022年5月29日に稲田駅構内、2022年7月28日に羽黒駅構内において発生した「出発信号機停止現示で起動を開始した事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
3. 2022年10月17日に笠間駅で発生した、766Mにおける「車載用ホームモニタシステム」の不具合について事象及び原因を明らかにすること。
4. 中編成ワンマン運転の発車手順（1ノッチ5秒）を見直した根拠を明らかにするとともに、お客さまの乗降が安全に確認できる取り扱いを検討し実施すること。
5. 「安全性」「利便性」「公共性」の観点から、中編成ワンマン運転を水戸～いわき間に拡大可能と判断した根拠を具体的に明らかにすること。

以 上