

2 0 2 3 年 3 月 2 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

安全を第一とした常磐線「中編成ワンマン運転の拡大」に関する申し入れ

地本は、2022年6月29日に会社より「中編成ワンマン運転の拡大」について提案を受けました。水戸支社管内では、2021年3月ダイヤ改正より水戸線での運用が開始され、労使間で「安全性」「利便性」「公共性」など様々な視点で議論を重ねてきましたが、今なお問題が山積しています。よって、今回提案された常磐線水戸～いわき間への「中編成ワンマン運転拡大」に向けては、水戸線での問題は当然のこと、常磐線で新たに想定される問題についても解決していかなければなりません。

これまで水戸線「中編成ワンマン運転」導入において、団体交渉で私たちが指摘した車載用ホームモニタシステムにおける死角、白色化や赤色化などの視認性の安全問題については未だに問題解決には至っていません。そして、常磐線導入に向けた営業列車でハンドル訓練を行った社員からはホームの形状や駅設備、お客さまのご利用状況により車載用ホームモニタシステムの視認性が低下する新たな問題も明らかになっています。当然にも車載用ホームモニタシステムは安全を確保する上で重要な設備の一つであり、その設備の問題は安全に直結するものです。更にはこの間、車載用ホームモニタシステムの故障も発生をしていますが、その場合はお客さまの安全確保のため運休手配や回送扱いとして対応すべきであり、それに依れない場合には「乗降終了確認者」の手配など最大限の安全確保の措置を取ることが必要です。しかし、実際には「運転士の目視によるドア扱い」が多用されるなど、その判断基準と優先順位は未だ明確ではないことから、安全を最優先にしたマニュアルへ見直しをすべきであると考えます。

また、常磐線への拡大に伴い、これまで水戸線で行っていた進出時の「1ノッチ5秒程度」の安全確保の手順が見直されました。申9号「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」交渉で会社は「ドア閉扉時と起動開始時の安全が確保されているので、必ず5秒間見る必要はない」と回答しています。しかし、「中編成ワンマン運転」導入時に交渉では「進出時の車掌の状態監視に代わるもの」とし、現場で指導・教育していたものです。基本動作の見直しを否定するものではありませんが、見直すことによって安全レベルが低下することは断じて認められません。

そして、拡大を提案された水戸～いわき間では2011年の東日本大震災で津波が到達し、乗務員が避難誘導を行っています。その後、会社として津波注意区間を指定しており、今回のワンマン運転拡大区間に同区間が含まれます。組合員からは「駅間で停車した際、本当に

一人で安全に避難誘導が出来るか不安」「駅員も少ない中で、本当に対応できるのか」などの不安の声が後を絶ちません。実際に対応する乗務員の不安解消に向けた教育・訓練やあらゆるリスクを想定した対策を講じなければなりません。

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. 常磐線中編成ワンマン運転のハンドル訓練時に把握した死角や視認性、その他お客さま対応に関する問題点を明らかにすること。また、導入後想定される事象を明らかにすること。
2. 列車発車時のホーム上の安全確保の観点から、起動開始時は「1ノッチ5秒程度」を維持する手順とすること。
3. 車載用ホームモニタシステム故障時はワンマン解除とし、車掌を乗務させツーマン運転とすること。また、それに依れない場合は運休・回送扱いとすること。
4. 津波注意区間におけるワンマン運転時の異常時取り扱いについて、乗務員の不安解消に向けた教育・訓練を行うこと。
5. 乗務員の不安解消に向けて、必要により線見教育を行うこと。
6. ワンマン運転において、乗務員・お客さまの命に直結する問題が発生した場合には即座にワンマン運転を中止し、ツーマン運転として安全を確保した上で問題の解決を図ること。

以 上

