

申16号

「中編成ワンマン運転の実施」 に関する申し入れ

No.2

第3項

水戸線「中編成ワンマン運転の実施」に向け、試運転などが行われていないことから、この間に行われた「ハンドル訓練」における問題点・車両不具合、職場からの報告があった内容を明らかにすること。また、対策を実施すること。

回答：必要により対応しているところである。

- 内容と件数を明らかにされたい。

- ワンマン機器故障発生時は車両交換や、臨時入区の手配となるのか

- 降雨時、車両側面の赤ランプ（車側灯）の光が拡大し、先の赤色のものと同化することや、ホーム上の光と先の白いものが同化し、「見づらい・見えにくい・見えない」との意見が上がっていると回答されたが、危険である。水戸線と東北本線の車両運用を別にし、（カメラ映像の）対策をしてみてもどうか

組合

会社

対立！

- ～社員の意見として～

モニタの視認性に関するものが7件
駅設備に関するものが1件

ホームの照明や気象条件に左右されている。視認性については1項でも議論したが現時点では改修できない。モニタで確認できなければ前後切り替えや故障時の対応となる。

- ～不具合・故障について～

モニタ・ホーム検知装置で4件

自然復帰するケースがほとんどであり、原因についてはメーカー含めて追跡調査中である。

- 一概に車両交換とは言えない。モニタ装置の不具合時の取り扱いについてはフロー図を作成し、ダイヤ改正訓練までに周知していく考えである。

ホーム検知装置はあくまで支援装置であるため「切」として運用することもあり得る。声が上がっていることについて見過ごすつもりはない。

- ホームの照度に関しては下げられない。外の暗さと車内からの光で同化する。限られた経営資源を総合的に勘案し判断している。限られた車両で運用していく。

申3号の安全問題でも議論し、解明交渉でも問題提起を行う。今交渉の第1項でも死角の議論を行った。
景色と同化し先が見えない問題はお客さまの死傷事故に直結する！見過ごせない重要な問題だ！

- ワンマンとツーマンの切り換えに要する時間の考え方は
- 基本動作の項目追加もある。水戸運輸区での検証では1駅平均13秒の遅れが出ている。友部～小山間では約3分遅れるとの結果が出ている。小山での接続に影響が出るが、列車の遅れは想定しているのか

- 個人差があり明確な数字として示すことはできないが必要な時間は確保している
- 初めての作業であり、実施当初は若干の遅れが生じることは想定している。遅れは気にせずに確実に実施していただきたい。

第4項

車掌の教育について、スケジュール及び内容を具体的に明らかにすること。

回答：中編成ワンマン運転実施に伴う車掌への教育を行う考えはない。

- 本線乗務員は全員対象に教育を行うのか

組合

会社

- ワンマン運転実施後も団臨、多客臨、非連動運転、救済運転等車掌が乗務するケースがある。水戸運輸区、勝田運輸区の内勤で乗務可能な状態を維持できるよう教育を行う。臨時列車が設定される場合にはその方は本線乗務員にも教育を行う。

- 頻度的にも全員とはならない。人員の規模・俗人は現場の声を聞きながら判断する。ダイヤ改正後すぐに教育とはならないが、技量維持の観点から臨時行路を設定し、最後部乗務員室に乗りし、思い出し教育も検討している。