

八高・川越線中編成ワンマン運転実施 に関する申し入れ その1

八王子支社より2021年4月16日に「ワンマン運転の実施について」の提案を受けて以降、解明交渉を重ねてきました。解明交渉ではワンマン運転を実施するために運転室に整備する車載ホームモニタ（車両完結型）を導入することで安全は確保できるとの回答を繰り返し、ハンドル操縦訓練や異常時対応などについては準備不足と言わざるを得なく、施策の実施日ありきでした。

しかし、現場では「死角もあり画質も悪い状況でワンマン運転を実施すれば安全は守れない」「朝夕時間帯の対応も出来ない」と多くの社員から不安や不満が出されています。安全にワンマン運転を実施するためにもハンドル操縦訓練等で出された車載ホームモニタ（車両完結型）の問題点をはじめ、お客さま案内や様々な取り扱いを職場の声に基づいて具体的にしなければ「変革2027」で掲げている「安全・安定輸送のレベルアップ」をベースとして、お客さまに提供する輸送サービスの質的に変革することは出来ません。また、お客さまに安心してご利用いただくためには、社員が安心して働く環境を整えることが必要不可欠です。安全を最優先した施策にするために、下記の通り申し入れました。

申し入れ項目

1. 車載ホームモニタシステムでの乗降扱いでは、ホーム上の安全が確保出来ないため、車掌スイッチを使用した乗降扱いを基本動作とすること。
2. 川越駅中線において両側ドア開扉する際は車掌スイッチを使用すること。
3. 安全を確保して乗降扱いを行うために乗降時分を1分30秒確保すること。また、折り返し時分を7分以上確保すること。
4. 異常時、即座に対応するため、用途別のタブレットを運転台に搭載すること。
5. 事業便の取り扱いについては、運転士が行わない体制にすること。
6. 体の不自由なお客さまの対応は、駅係員が行う取り扱いとすること。

その2に続く



ホームページ

2022.01.28

No. 105



Twitter

八地申
第16号
1/28

八高・川越線中編成ワンマン運転実施 に関する申し入れ その2

7. 乗り換え案内等の放送は自動放送で完結し、運転士は電車の運転と乗降扱いに集中できる環境を整備すること。
8. お客様へのサービス低下を防ぐため、各主要駅の接続案内は指令と駅で案内出来る体制にすること。
9. 発車後ホームの安全を確保するために全駅に転落検知マット並びに列車非常停止警報装置を設置すること。また、運転士に動作を知らせるためにホーム端から100m先に特殊信号発光器を設置すること。
10. 乗務員が負傷した場合に列車防護する手段がないため、併発事故防止の観点から自列車で列車防護が出来る設備を設置すること。
11. 施策後の運転士・車掌の要員数とワンマン施策実施に向けた要員調整のスケジュールを明らかにすること。
12. 通勤時間帯お客様混雑において、安全を確保するために川越～高麗川間 763H～875H及び八王子～拝島間761E～865E、1667E～1866Eについては車掌を乗務させること。
13. 設備故障など異常時の際は、安全を確保するため車掌を乗務させ、ツーマンでの運転を行うこと。また、八高線の現車を用いた訓練・教育を車掌に行うこと。
14. 車両故障や異常時対応を迅速に行うため、関係個所への教育を施策実施日までに実施すること。
15. 自治体の協力や利用者の理解を得るために、自治体への説明会や意見交換会の場を設けること。
16. 安全が脅かされる事象が発生した場合は直ちにワンマン運転を中止し、労使で議論する場を設けること。

安全第一の施策実現に向け、会社は現場の耳を傾けるべきだ！



Hachioji MAIL NEWS

輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI



ホームページ

2022.03.07

No. 129



Twitter

八地申
第16号

八高・川越線中編成ワンマン運転実施に関する申し入れについて

(1月28日申し入れ・2月22日団体交渉開催)

団体交渉を行う！(その1)

第1項 車載ホームモニタシステムでの乗降扱いでは、ホーム上の安全が確保出来ないため、車掌スイッチを使用した乗降扱いを基本動作とすること

**(組合) ハンドル操縦訓練などを行った結果、旅客の動向や死角、ドアに荷物を挟んでも画質が悪く汚れも付着しているため気づくことができない課題が浮き彫りになった。
そのため、車掌スイッチを扱った基本動作にすべきだ。**

(会社) 中編成ワンマン運転を実施できる根拠は、車載モニタシステムで乗降扱いが行えるとしている。車両側面カメラとITVは同等レベルであり、乗降は確認できる。

☆視認性に問題はないとの回答に終始し、現場との認識合わず！

対立！

確認事項

- ①入出区・回送では車掌スイッチを使いドア扱いをすること
- ②車載モニタシステムを活用して乗降が確認できない場合は、異常時と判断して車掌スイッチを扱ってドア扱いしても良いこと
- ③ワンマン運転実施に伴い、ワンマンドアスイッチを扱うなど基本動作を変更するため、基本動作を確実に行う場合に発生する遅れについては、乗務員に責任を問うことはない
- ④車両側面カメラを運転士が清掃できるよう3月12日のダイヤ改正時にカメラを乗務員室に搭載する

第2項 川越線中線において両側ドア開扉する際は車掌スイッチを使用すること

(組合) 現行、車掌が行っている(開扉・閉扉)の動作手順で車掌スイッチを扱うようにすべきだ。

(会社) 運転士が川越に到着するまでの基本動作の流れを変えるとリスクがあること、ワンマンドアスイッチを使用して(開扉・閉扉)を行うと画面が切り替わってしまうため、基本動作を(開扉・閉扉・開扉)と決めた。入出区・回送では車掌スイッチを扱うことになる。

☆車掌スイッチの取り扱いについて、解明交渉での回答との矛盾が発覚！対立！

確認事項

ダイヤ改正以降、変更点があれば状況をみて検討していく。

(その2)へ続く

八地申
第16号

八高・川越線中編成ワンマン運転実施に関する申し入れについて (1月28日申し入れ・2月22日団体交渉開催) 団体交渉を行う！(その2)

第3項 安全を確保して乗降扱いを行うために乗降時分を1分30秒確保すること。
また、折り返し時分を7分以上確保すること

(組合) 訓練映像においても、着発手順に45秒要している。現地調査を行い、混雑時には乗降時間が最低40秒かかることが判明した。発車ベルにおいても2~3秒程度の想定だったが、お客さまからの苦情等により予告ベルを1コーラス(12秒程度)鳴動させるように指導されている。

(会社) 訓練映像はわかりやすくするために、お客さまのご利用状況により30秒とした。

☆お客さまからの発車ベルの短さについてのご意見やワンマン運転での遅れを踏まえ、安全に乗降できる時分の設定を訴えるも、あくまでご利用状況から30秒と判断と回答し認識合わず！

対立！

第4項 異常時、即座に対応するため、用途別のタブレットを運転台に搭載すること

(組合) 車載タブレットで案内用アプリが使用できるようにすること。

(会社) 車載タブレットはあくまで防犯カメラの為、アプリの使用は優先順位が変わる。

☆これまでと同等の乗り換え案内サービスや異常時対応ができる用途のタブレットを求めるも受け入れず 対立！

確認事項

タブレットは全ての運転士がこれまでの車掌と同じように取り扱えるわけではないことから、現場の声を聞いて教育する。

第5項 事業便の取り扱いについては、運転士が行わない体制にすること

(組合) 運転士以外が運転台に入ることや作業が変わることにリスクが高まる。限られた列車での取り扱いであり、列車以外の対応とすること。

(会社) 現行車掌でも行っている。事業便是必要な業務であり、トラック便は莫大な費用が掛かる。

☆これまでと大幅に変わることではないと回答、現場の認識とあわず 対立！

確認事項

乗務員室内で取り扱いを完結すること、遺失物の量については考慮していく。

(その3)へ続く

八地申
第16号

八高・川越線中編成ワンマン運転実施に関する申し入れについて 団体交渉を行う！（その3）

（1月28日申し入れ・2月22日団体交渉開催）

第6項 体の不自由なお客さまの対応は、駅係員が行う取り扱いとすること

（組合）急きよの場合や無人駅での車イス対応は、フロー通りにいかない。

（会社）指令を介して駅に応援や運転士が対応できない場合は、お客様に協力いただく。

☆運転士が運転台を離れることのリスクや今まで通り

ご案内できることについて認識一致できず **対立！**

第7項 乗り換え案内等の放送は自動放送で完結し、運転士は電車の運転と乗降扱いに集中できる環境を整備すること

第8項 お客様へのサービス低下を防ぐため、各主要駅の接続案内は指令と駅で案内できる体制にすること

（組合）乗り換え案内は自動放送で完結させ、走行中は行わないこと。

（会社）発車前、折り返しなど肉声放送での案内サービスが必要となる。

停車中に区の指導でやっていく。

☆運転士は運転業務に集中できるよう、指令と駅で完結できるよう

対立！

体制を求めるも、関係者相互で連携をとってもらうと回答！

確認事項

肉声による放送案内について、走行中は行わない。

放送の訓練は必要に応じて実施する。

なぜ高麗川駅で1分以上遅れ見込みの場合に連絡するのか説明し、連絡は発車前行うことを、今後の訓練で周知する。

第9項 発車後ホームの安全を確保するために全駅に転落検知マット並びに列車非常停止警報装置を設置すること。また、運転士に動作を知らせるためにホーム端から100m先に特殊信号発光器を設置すること

（組合）車載ホームモニタは5km/h以上で消え、以後ホームの状況が確認できない。

（会社）お客様のご利用状況で決めており、ワンマン運転実施で設置とならない。

☆安全確保の視点から優先順位を上げ設置を求めるも、

対立！

モニタで確認することから安全が確保できていると回答！

確認事項

お客様にケガなどあった場合、速やかに転落検知マット設置など対応する。

(その4)へ続く



Hachioji MAIL NEWS

輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI



ホームページ

2022.03.07

No. 132



Twitter

八地申
第16号

八高・川越線中編成ワンマン運転実施に関する申し入れについて

(1月28日申し入れ・2月22日団体交渉開催)

団体交渉を行う！(その4)

第10項 乗務員が負傷した場合に列車防護する手段がないため、併発事故防止の観点から自列車で列車防護が出来る設備を設置すること

第14項 車両故障や異常時対応を迅速に行うため、関係箇所への教育を施策実施日までに実施すること

第15項 自治体の協力や利用者の理解を得るために、自治体への説明会や意見交換会の場を設けること

(組合) 私鉄との併発事故防止の観点から自列車を列車防護する手段として、パッシング装置やEB動作時に汽笛を鳴らす仕組みなどを導入できないのか？

(会社) 車両改造の計画は、現状ではない。

☆指令間の連絡にはタイムラグがあること、

私鉄との協定だけでは不十分であること指摘し**対立！**

(組合) 鹿よけ装置の搭載や半自動スイッチのカバーの設置、初期消火の観点から消火器の増設などは行わないのか？

(会社) 搭載するは予定ない。必要であるとの声があれば検討する。

消火器の設置は車両の整備基準によって決まっており、現行乗務員の対応で可能である。

☆安全性向上の視点から設備を求めるも、現状で対応と認識一致できず**対立！**

確認事項

ワンマン運転における駅や輸送指令への教育は実施していく。

災害時の協力含め自治体への説明を行っていく。

第11項 施策後の運転士・車掌の要員数とワンマン施策実施に向けた要員調整のスケジュールを明らかにすること

(組合) ダイヤ改正後、今後どのように変わっていくのかわからない。現在、休日出勤が月40件程度発生しているが、どのようになるのか？臨時行路や企画業務などをできる要員は確保できているのか？

(会社) 改定後の要員をみてもらいたい。乗務員として記載していて、業務量の目安を示している。必要な業務量に応じた要員は確保されている。

☆必要な要員は確保されているとの回答に終始し、

対立！

確認事項

ダイヤ改正後の職場体制がどう変わるのかは明らかにされず

委員会等、業務に必要な要員は確保されている。

(その5)へ続く



Hachioji MAIL NEWS

輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI



ホームページ

2022.03.07
No. 133



Twitter

八地申
第16号

八高・川越線中編成ワンマン運転実施に関する申し入れについて

(1月28日申し入れ・2月22日団体交渉開催)

団体交渉を行う！(その5)

- 第12項 通勤時間帯お客さま混雑において、安全を確保するために川越～高麗川間 7:63H～8:75H 及び八王子～拝島間 7:61E～8:65E、1:667E～1:866E については車掌を乗務させること
- 第13項 設備故障など異常時の際は、安全を確保するため車掌を乗務させ、ツーマンでの運転を行うこと。また、八高線の現車を用いた訓練・教育を車掌に行うこと

(組合) 笠幡駅で現地調査したが、乗降に3分以上かかっている時間帯がある。

(会社) ワンマン運転できる必要な設備が整っていての設定となっている。

☆現地調査での現実から車掌スイッチでの乗降扱いやツーマンの必要性を訴えるも、
ワンマン運転できる設備が整っているとして受け入れず **対立！**

(組合) 車載モニタ故障時の取扱いは。

(会社) モニタ故障時は、モニタの前後切り替え、電源切入、指令の判断で車交または乗降終了確認者の添乗、車掌スイッチ扱いで乗降扱いとなる。

(組合) 後方防護係員が添乗できない場合は回送手配でよいのか？

(会社) 必ずしも後方係員が必要となっていない。お客さまが乗車した場合は必要となる。

☆異常時においてツーマンでの運転を求めるも、

発車する前に乗降確認できればよいとの回答により、認識一致できず **対立！**

確認事項

異常時の車掌スイッチでの乗降扱いについては、区の指導での乗降扱いを行う。

異常時の取り扱いについては、教育を実施する。

非連動運転時は後方防護係員がない場合は、運転しない。

車掌指導員の技量維持は、行っていく。

- 第16項 安全が脅かされる事象が発生した場合は直ちにワンマン運転を中止し、労使で議論する場を設けること

確認事項

施策実施後、問題点が発生した場合、速やかに労使議論を行っていく。

職場現実からの改善策を会社に求めるも、具体的な改善策は示されず！
施策実施後の検証運動を強化しよう！！