

申17号 青梅線青梅～奥多摩間におけるワンマン運転開始に関する申し入れ  
 交渉開催！【その1】

1. 中編成ワンマン運転実施において必要な設備であるワンマンモニター装置が見にくい問題、変色する問題、死角がある問題等への改善を行い、カメラの前後切り替えという異常時対応を常用することのない状況とすること。また、ワンマンモニター装置が故障した際は、安全確保と乗務員の不安の解消の為に、適任者が乗車するまで運転を再開しないこと。

回答:ワンマン運転に必要な設備は整備している。なお、異常時や機器故障発生時は異常時運転取扱手引等に定められた内容により対応していく。

[組合] カメラの前後スイッチを切り替えて対応することは、基本の取扱いか？

[会社] 映像が見にくい際は前後スイッチを切り替えてもらうことになるが、基本の取扱いではない。

確認！

[組合] ワンマンモニター装置不具合発生時は、ワンマン運転の条件を満たしておらず、安全確保が困難であることから、運転再開しないこと。

[会社] ワンマン運転実施条件は運転台で乗降扱いが出来ること。適任者(乗降終了確認者)が乗車出来る駅または、車両交換出来る駅まで運転士の目視による車掌スイッチでの乗降扱いを行う。安全確保が出来ているので、上記箇所まで運転を継続する。

対立！

2. 営業列車によるワンマン訓練について、乗務員1人あたり現行1往復のみの実施となっていることから不安の声が多く出ている。乗務員の不安解消による安全・安定輸送の確保に向け、現在ワンマン運転を担当可能な乗務員の内、希望者へのワンマン訓練を再度実施すること。また、ワンマン運転開始後の重点的な添乗やフォロー体制を構築すること。

回答:ワンマン運転の実施にあたっては、必要な教育・訓練を実施している。

[組合] 1往復の実施とした根拠は？

[会社] 1往復の現車とシミュレーター・机上で教育・訓練が可能と判断した。

確認！

[組合] 担当乗務員の不安解消の為に、ワンマン運転開始までに営業列車でのワンマン訓練を実施すべきだ。

[会社] 添乗やシミュレーター等でフォローしていく。営業列車でのワンマン訓練は1往復のみである為、実施する考えはない。

対立！

3. ご利用のお客さまの安全の確保の為に、列車非常停止警報器及び転落検知マット、ホームドアの整備をワンマン運転実施区間である青梅～奥多摩間の全ての駅において行うこと。また、ホーム上のお客さまの安全確保と乗務員の発車における不安解消の為に、他区所と同様の「発車時にフルノッチ等ではなく、1ノッチとし5km/hで消えてしまうモニター画面及び前方の注視が出来る基本動作」とすること。

回答:ワンマン運転に必要な設備は整備している。なお、必要な教育・訓練を実施している。

[組合] ワンマン運転開始に際し、ホーム上等におけるお客さまの安全対策を講じること。

[会社] しっかりと乗降確認が出来る為、ホーム上等における更なる対策を実施する考えはない。

対立！

[組合] 発車後に運転台後方の安全確保が出来ない為、更なる安全対策を講じるべきだ。

[会社] モニターで安全確認し、不安な時は発車せず、安全確保が出来たら発車して欲しい。車内のお客さまに車内警報ブザーを扱ってもらう等、現在ある設備を活用して欲しい。

対立！

(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

2023.03.23  
No.097



Twitter

## 申17号 青梅線青梅～奥多摩間におけるワンマン運転開始に関する申し入れ 交渉開催！ 【その2】

4. 青梅～奥多摩間の安全・安定輸送の確保とサービスレベルの低下を防ぐ為に、臨時列車であるホリデー快速を土日祝日及び多客期において通年運転とすること。また、臨時列車における車掌乗務については現行通り立川車掌区の乗務員が行うこと。

**回答:**列車の設定については、お客さまのご利用状況等を勘案し設定している。なお、車掌業務を行うために必要な教育・訓練は実施していく。

**【組合】** お客さまへのサービス確保の観点からも通年運転とするべきだ。

**【会社】** 通年運転とする考えはなく、12月～3月はご利用が少ないため設定はしていない。

**対立！**

今後もお客さまの動向を見ながら、必要な時期に設定していく。

**確認！**

**【組合】** 車掌業務を立川運転区へ移行していくとのことだが、育成はどのように行うのか？また車掌として担当するのは臨時のホリデー快速青梅～奥多摩間のみか？

**【会社】** 青梅～奥多摩間を担当している運転士を対象に、兼務として立川車掌区で臨時ホリデー快速の見習とシミュレーター・机上等で教育していく。担当するのは、現在のところ臨時のホリデー快速青梅～奥多摩間のみである。

**確認！**

5. 青梅駅での接続に関しては、青梅駅及び関係指令室が責任をもって行い、列車遅延時や異常時における青梅駅到着時に接続となる列車側の乗降ドアを開ける際の乗務員の不安解消の為に、青梅駅到着前に無線等で周知すること。また、上記の対応の為に必要な要員を青梅駅及び関係指令室に配置すること。

**回答:**乗務員及び駅社員等が対応することとなる。なお、業務の運営に必要な要員は確保している。

**【組合】** 運転士の負担を減らす為にも、接続の確認・周知における役割を明確にするべきだ。

**【会社】** どこが責任をもって行うというものではない。乗務員・駅・指令が協力して行って欲しい。

**対立！**

**【組合】** 青梅駅で接続になる列車に着発変更が発生した際、ドア開扉の順序はどのように周知するのか？

**【会社】** ドア開扉順序は、常にDTACに記載されている指示通りに行って欲しい。

**確認！**

**【組合】** 輸送混乱時においても、お客さまの乗り換えしやすさを優先するべきだ。

**【会社】** ホームのないところでドア開扉する等の事故防止の為に、利便性より安全を最優先する。

**対立！**

6. 今後ワンマン運転可能な乗務員を養成する際は、お客さまのご利用状況や環境が異なる平日の朝・日中及び休日の3往復以上のワンマン訓練を実施し、担当乗務員の不安解消に努めること。

**回答:**必要な教育・訓練は実施していく。

**【組合】** 今後の養成における教育方法は、今と変わらないのか？

**【会社】** 今後は営業列車でワンマン訓練を実施することになるが、内容は状況を見て判断する。

**確認！**

**【組合】** 1往復のワンマン訓練では足りないという声がある為、線見として行路を活用した育成をするべきだ。

**【会社】** ご意見としては受け止めるが、基本は1往復である。

**対立！**

**安全の確保が最優先！**

**施策の見切り発車をやめ、教育・訓練・周知・設備等のあらゆる安全対策が出来てから実施するべきだ！！**