



2024年10月29日
第63号

JR東労組 
Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

第1回「ワンマンプロジェクト会議」開催! ①

10月21日(月)14:00から、横浜地本としての初の試みで第1回目の「ワンマンプロジェクト会議」を開催しました。主な議論として、相模線および鶴見線ワンマン運転開始以降の課題や問題点などの振り返りと、ツーマン運転との対応の違いや環境の変化などの共有を行い、今後新たにワンマン運転が計画されている線区への対応に向けて議論しました。

【これまでのワンマン施策の振り返り】

- 相模線はワンマン導入まで1年程度は必要と思ったが、実際は半年程度で行った。切り替え期間が足りない。
- 相模線は車両導入が8月で翌年3月実施だったが、鶴見線は車両導入が12月で翌年3月に実施。南武支線でやっているからという理由で少なかったのか?現車トライアルを1人2~3回を基本として進めていた。
- 基本動作が全然違う。一人なので負担と疲労感が増した。
- 運転時分がツーマンと変わらず、特に折り返し3分が入らない。作業時間が足りていない。
- 短時間行路の呑み込みもあり、行路が重くなった。

☆車イス対応について

- 相模線は前もって連絡があれば駅員や警備員が対応する。2024年4月からプレスで乗務員が行えると出された。車両にもスロープ板を積んでいる。まだ2件程度の実施。基本ルールは駅に連絡というものがあり、例外として乗務員対応というスタンス。
- 鶴見線はスロープ板を積んでいない。基本は鶴見線オフィスの内勤が車で駆けつけて対応する。ツーマンの頃と変わらない。また、お客さまのご利用に合わせて、対応するためのガードマンが配置されている。

☆モニターの見え方について

- 雨によるにじみ、光の反射。明暗のコントラストが大きい所など苦手。フレームレートが低い。

☆乗降終了表示

- 相模線と鶴見線共通でモニター越しに乗降終了表示を受ける。駅側も立哨位置が決められている。

☆停止位置不良(飛び出し)

- 相模線→退行させない。ドアの鎖錠(NFB切)を行って乗降を行う。
- 鶴見線→Dコック扱いで乗降を行う。

☆案内関係

- ワンマン運転開始後は肉声による案内放送はやっていない(できない)。
- 時間帯別音量設定により、夏場の夜間・早朝は冷房の音にかき消されて車外スピーカーの音声が聞こえない。
- 外部からクレームに対する車外スピーカーの音量制御について、車両側で対応出来るようにするべき。



次号②へ続きます!