



2024年 8月 1日
第20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/>



「横浜線ワンマン運転について」の提案を受ける②

② 施策のスケジュールについて

組 合	会 社
車両改造のスケジュールが実施日ギリギリになっている根拠は何か。	かなり早い段階から改造が進んでいる。2020年ぐらいから南武線と横浜線の車両改造について社員周知していて、そこから改造が始まっている。ただ、 <u>車両改造は何かあるかわからないため、予備を見込んで計画している。</u> 従って、スケジュールをギリギリまで計画している。
ホームドア整備後にワンマン運転を実施するとあるが、八王子支社管内を含め全駅にホームドアを整備してからワンマン運転実施ということでよいか。	その通り。 <u>八王子支社管内も含めて、ホームドアを（中線を含めて）整備してからワンマン運転を開始したい考えである。</u>
ワンマン運転に備え、ホームドア整備と絡めて運転時分や駅の停車時分の変更が必要と想定するが、2025年春のダイヤ改正等で変更してから翌年のワンマン運転を迎えるイメージか。	ホームドアの整備やさまざまな環境の変化があると思うが、全体を鑑みながら検討していく。時期は示せないが、どこかのタイミングで全体の見直しを図る考えである。
自治体や学校等への説明時期はどうか。	しっかりと時期を見ながら説明していく考えである。
お客さまへの周知の時期はどうか。	会社側がしっかり判断した時点で世の中のお客さまに広く伝える。プレスするという形で今までも周知しているので、これも検討の一つだと思っている。
南武線の先行導入状況や、設備整備の状況によっては、予定期日より実施を延期することもありうるのか。	南武線のトライアルは順調に推移している。予定期日に間に合うよう整備を進める考えである。

③ 施策に伴う異動について

組 合	会 社
現在車掌として勤務する社員について、ワンマン施策が増える中でどのような人事運用を想定しているのか。	ワンマン運転施策に限らず、様々なフィールドの中で活躍していただくという考え。それがどのようになるのか、今のところは示せない。
一部の運転士経験者が車掌として運用されているが、希望する社員については運転士として担務変更する考えはあるのか。	希望も大事だが、一方で会社としてどうすべきかという考えもある。それを踏まえた上で運用を考えていくもの。一概に、運転士の動免を持っているから運転士に戻すということではない。
異動となる車掌の人数規模は、指導担当を入れてどのくらいか。	概ね100名から110名程度と考えている。
町田統括センターには車掌は残らないのか。	ワンマン運転になれば、車掌という担務でする仕事は残らない。
施策に伴う異動で出向はあり得るのか。	出向も含めて、制約をかけるということは考えていない。
他区所の玉突き異動は発生するのか。	何とも言えないが、可能性は無くはない。
需要と供給か。	需要と供給も一つの大事な要素である。

④ 教育および訓練について

組 合	会 社
運転士・車掌の相互運用で、運転士の車掌運用が職場で行われている。ワンマン運転の計画や実施が明確になった中で、今後も相互運用を進めていくのか。新たに養成していくのか。	ワンマンだからということではない。融合と連携ではないが、今までもこれからも変わりはない。
検査係に対する車両教育は、本体およびJETSそれぞれで考えはどうか。	必要な教育は行っていく。
必要な教育は行っていくということと、必要な情報は提供していくということとでよいか。	その通りである。

③へ続く