



2024年12月 8日
第94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/>

横地申
第4号

「南武線ワンマン運転について」に関する解明申し入れ 【全25項目】団体交渉を行う！②



2. 安全面が低下しない根拠を明らかにすること。具体的には、後方防護のあり方、車内秩序維持および車内トラブル、パンタグラフ確認方法、踏切遮断棒確認方法などを明らかにすること。

【会社回答】南武線におけるワンマン運転の実施にあたり、線区の特情等を踏まえて、安全について必要な対応は実施していく。

組合

会社

安全について必要な対応とはどういうことなのか。

設備の面も含めて、ご理解いただきたい。

☆後方防護のあり方、踏切の安全確認方法について

これまで車掌が担ってきた後方防護のあり方、この後方防護について会社としてどのように考えていくのか。

後方防護について、運転士・車掌標準集にも「列車防護」と記載されているが、列車防護については携帯用信号炎管・防護無線・防護無線自動発報装置・TE装置等、技術は進化してこういうもので対応している現実がある。こういった技術を使いながら列車防護、併発事故を防止していく考えに変わりはない。さらに、指令へ連絡して指令から関係列車を抑止することは現在も行っているので、この辺は変わらない。

南武線の特情という、踏切でのトラブルや人身事故等もあるが、後方防護要員がいない中で安全が保たれる根拠はあるのか。

現在も、最初の列車防護として防護無線を使用している。その後、指令に連絡して指令が関係列車を抑止するところで迅速に行っている現実がある。車掌がいなくなったとしても列車防護は行えると考えている。さらに、防護無線自動発報装置も付けているので、もし何かあれば防護無線が自動で発報され、周囲の列車を併発事故防止のために停車させるシステムを搭載している。

「システムが整ったから対応できる」という回答が示されたが、それは運転している運転士が動ける状態であれば対応できると思うが、これまでと違いトラブルが多い線区で運転士が対応できない状態になった場合、後ろにも車掌がいない状況を想定しているのか。その時の対応について、どのように考えていくのか。

現在も、回送列車を1人で運転している現実がある。EB装置とか、運転士に何かあった場合に自動で列車を止める装置。保安装置等も付いていて、省令の規程等もあるので、省令等に照らし合わせて進めている。

そうは言っても、現場レベルでは様々なことが起こり得る。その中で、踏切上に列車が止まって遮断棒が上がってしまうことも起こり得る。運転再開をしていく意味では、相模線や鶴見線と違い6両という両数を持っている中で、運転再開するにしても左右前方後方確認する場合に見える範囲が限られてくるが、運転再開するにあたりどのような確認方法を考えているのか。

運転再開の手順は変わるものではない。左右確認を見える範囲で行っていただき、あとは区所の指導に従っていただく。気笛吹鳴、車外スピーカーもあるので、不安があればこういったものを多様化していただく。外に対しても肉声放送は聞こえる。実際に車外スピーカーで放送していただき、広範囲で聞こえることを確認してきた。こういうものも、一つの案として使っていただきたいと考えている。

踏切鳴動持続や、降下鳴動のまま故障時の踏切遮断棒上昇確認。指令からの依頼で通過した後の踏切の状態確認方法はどのようなのか。

今後は運転士のみになるので、降下鳴動持続が分からない場合は設備社員や、駅が近ければ指令から駅に確認を依頼する。これは今もあるスキーム。乗務員に限らず、駅や設備社員でも確認していく。

駅が行くとしても、委託駅も多い中で窓口を閉めていかななくてはならない。現状より時間もかかるのではないのか。

設備社員もいる。どちらにしても、要員を付けなければ踏切を通せない、今までと変わりはない。

防護無線やTE装置等が故障していると気付いた場合、すぐに車掌に代わる後方防護要員の手配や、車両交換に備えてスタンバイする等の考えはあるのか。

現在も予備車はあり、いつでもスタンバイできる。防護無線等の故障に気付いた場合は、直ぐに指令へ連絡していただきたい。その時々状況に応じて対応していただきたいと考えている。

☆指令間通話機能と指令による車内放送機能について

これまで車掌が担ってきた役割として、車内秩序の維持や急病人対応、車内トラブル等の対応について、どのように対応していくのかを考えているのか。

プレスで発表したが、車内防犯カメラや非常通報装置インターホン付。また、11月6日に支社長からプレスした通り「指令間通話機能」を有している。運転士だけでなく、指令からもお客さまと通話できるシステム。さらに、指令から車内放送ができる機能が付いている。こういうものを使用して車内秩序の維持を図る。車内トラブルも、指令や駅と連携して対応していただくことに変わりはない。乗務員の肉声放送が重要だと考えている。

指令間通話と車内放送機能について、1列車に対してなのか。全ての列車に放送できるのか。

非常通報装置が扱われた列車に対して行える機能。放送も含め、1つの列車(当該列車)に対してのもの。2列車以上は対応出来ない。 **確認!**

☆乗務交代時におけるパンタグラフの確認方法について

車掌が交代時に行っているパンタグラフの確認について、今後はどのように行うのか。

見える範囲で乗継交代前に見ていただく。乗り継ぐ運転士からの口頭引き継ぎや、TIMS画面でも確認は出来る。

2項は議論内容が多いので、続きは次号③へ掲載します。