



2024年12月12日
第100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！⑥



7. 車載モニターの性能について明らかにすること。

【会社回答】乗降確認のカメラはホームに設置されており、ドア開閉時に乗務員室の

「車載ホームモニター(無線伝送式)」で確認できるものである。

7項と8項は同時議論!

8. 通信障害や車載モニターの故障で、ホーム上の安全確認が出来ない時の取り扱いについて明らかにすること。

【会社回答】ワンマン運転の実施に向けた各種取り扱いについては、必要な教育・訓練を実施していく。

組 合

会 社

☆中編成ワンマンとのモニターおよび性能の違いについて

中編成ワンマンとのモニターおよび性能の違いは何か。

駅に設置しているカメラは、**イメージとしては車掌用ITVと同じである**とご理解いただきたい。

ホーム側(長編成ワンマン)から映しているか、車両側(中編成ワンマン)から映しているかの違いということか。

その通り。

モニターの機能・性能について、故障時にも関わってくると思うが、モニターを見ると右下にゲージが2列ある。これは、飛んでくるミリ波がバックアップ含めて2系列あるということか。

システムの詳細は分からないので答えられないが、**右下のインジケータは受信レベルを示している**とご理解いただきたい。

性能的なバックアップ機能はあるのか。

ミリ波の送信機は2つ付いている。2つの内どちらかでミリ波を飛ばし、ホーム上の映像を送っている。**どちらかが故障しても、もう片方は生きている**とご理解いただきたい。

通常は片方のシステムで動いていて、バックアップとしてもう1系統あるというイメージでよいか。

どのように動作するのか、状況によってどう使い分けているのか。手持ちが無いので答えられないが、バックアップとしてスタンバイの状態なのか、交互に使用しているパターンか、このどちらかかと思われる。

モニターの映し出す方向について、反転させたりしているが、全ての駅で同じ映像の配列なのか。

手持ちが無くて答えられない。

現状の危機感として、映像が(一部)反転しているので、お客さまがホームドア付近を歩いていると「乗車しようとしている」のか、「降車して改札口へ向かっている」のか判断がつきにくいところがある。

※車載モニターの映像配列は下の図をご参照ください。

☆不具合等で車載モニターが使用不能の場合の考え方について

故障時および機能が停止した時の取り扱いについて示すこと。

中編成ワンマンと同様に、まずはシステム復帰を試みることから始めるという考え方は変わらない。車両が原因なのか、駅設備が原因なのかということがある。細かい点は、今後の定例訓練の中でしっかりと周知および教育していくことを南武線オフィスと調整しているので、定例訓練の中で訊いていただきたい。

モニターが使用できない状態でのドアの閉扉も考えられるのか。

そういう想定もして、定例訓練の中で示していく。

車載モニターの故障について、これまでと違い車両ドアやホームドアも見えるようになっている。運転士一人で行うのか。それとも、駅の応援体制を考えているのか。

現行のITV故障時の対応と変わらない。細かい対応等は定例訓練の中でフォローを示していく。見えない場合は、人を置いてフォローしていくことも当然ある。

車載モニター(一画面)の映像配列図

画面左側

運転士側を映す

下り・立川方面進行の場合

5～6号車付近、立川方(運転士側)に向けてホーム上を映す。

上り・川崎方面進行の場合

1～2号車付近、川崎方(運転士側)に向けてホーム上を映す。

画面中央

編成の中程を映す

(反転映像)

上り・下り共通

2～5号車付近、編成の中程から後ろ寄りの映像を映しだす。

画面右側

車掌側を映す(反転映像)

下り・立川方面進行の場合

1～2号車付近、川崎方(車掌側)に向けてホーム上を映す。

上り・川崎方面進行の場合

5～6号車付近、立川方(車掌側)に向けてホーム上を映す。

※実際に南武線下り列車および上り列車に乗車して確認した映像配列です!

次号⑦へ続きます。