



2024年12月17日
第106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！⑩



17. ワンマン運転開始後の運転時分・停車時分・折り返し時間についての考え方を明らかにすること。
【会社回答】必要な時分は確保していく考えである。

組合	会社
ツーマン、ワンマンで差はないということなのか。認識を示すこと。	ホームドアを設置した関係で、列車ダイヤにどのように反映していくかであるとか、ワンマンを見据えるのであれば作業実態に合わせた検討が必要になる。
ワンマン運転で肝となるのは、停車時分と折り返し時分である。ワンマン運転に伴う列車の遅れは想定しているのか示すこと。	遅れがないようにダイヤ設定、作業実態を含めた検討をしていく必要があると認識している。ワンマン運転開始後に、遅れが発生した場合は注視して見ていく。ワンマン運転の慣れや、お客さまの動向も注視していく必要があると認識している。
過渡期の遅れと、停車時分および折り返し時間が足りないというのは別物だと認識している。現行のトライアルで、遅れが発生しているという認識はあるのか示すこと。	南武線オフィスから1分程度遅れていると聞いている。
その1分とは、武蔵中原～登戸間か。	その通り。
今回のダイヤ改正から車両運用を1本減らした中で、折り返し時分が平日の昼間で5～7分程度。折り返し時間ならびに停車時分を増やす場合に、車両運用を増やさないと無理だと認識している。車両運用を増やす考えがあるのか示すこと。	必要であれば増やさなければいけないと考えているが、時期等が未定のため、列車ダイヤ・車両運用・ワンマン等、変化点がある部分での時期がいつかにより、検討していく必要があると考えている。
遅れているというのは、駅停車中の取り扱いで遅れているということなのか。	添乗で見させていただいたが、初めてのことで最初からスムーズに行くとは思っていない。習熟度が上がっていけば解消できるのではないかと見ている。
折り返しエンド交換に伴う案内設定、ホームドアの設置で特に川崎駅のホーム幅が狭くてエンド交換時分が増えている。これらの認識を示すこと。	輸送計画・乗務指導等が首都圏本部に集約されていて、そちらで作業と時分を引き続き検討していく。駅の実態等を見ながら検討していく。

18. ワンマン運転開始後の行路数・乗務距離についての考え方を明らかにすること。
【会社回答】乗務割交番作成規程に基づき作成していく。

組合	会社
ツーマンだから、ワンマンだからということの関係ないということなのか。	その通り。変化点がいつなのかということと、行路数・キロ数についてはこの間のダイヤ改正で議論している通り、列車ダイヤ・車両運用・設備の条件等が変わってくる。
ワンマン運転の実態を見据えた上で行路設定をすべきだと考えている。会社の認識を示すこと。	ワンマン運転で作業が増えるのは把握できる。ただ、時期により負担も含めた中での検討になる。
これまでの相模線ワンマン運転や、鶴見線ワンマン運転において今までやってきた負担量の増加をどのように捉えているのか示すこと。	ワンマン運転になれば、車掌がやってきた業務を運転士がやることになるので増えるという認識である。業務量や実態も把握するが、行路作成にあたり乗務割交番作成規程に基づき作成する。あとは、 <u>行路のつくり方を工夫するのも一つの対応策と考えている。</u>

19. 営業運転から回送になる電車の車内点検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
考え方について示すこと。	様々なパターンがある。乗務員だけでなく駅社員も車内貫通を実施しているので、駅指導と一緒に八王子支社管内も含めて最終調整している。決まり次第、定例訓練の中で示していく。
現在、武蔵中原駅で乗務員が行っている車内貫通作業について、今後の考え方を示すこと。	武蔵中原駅も含めて、全体的に調整している。

20. 乗降終了表示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
乗降終了表示の掲出方法について示すこと。	駅指導と共に八王子支社管内も含めて最終調整している。
車載モニター越しに掲出するのか。	駅の意見を聞きながら、最終調整している。

次号⑪へ続きます。