



2025年 2月18日
第147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5号

「南武線ワンマン運転について」に関する基本申し入れ 【全19項目】団体交渉を行う！③



6. ホームドアセンサー支障について、運転士側で判別しやすいように改善すること。

具体的には、運転士が運転台からセンサー支障が判別できるように運転士側の操作盤を設置もしくは改良すること。

【会社回答】必要な設備は整備している。

組合	会社
車掌は操作盤を見て気づくことができるが、 島式ホームだと運転士は操作盤が見えないと考えている。	乗務員操作盤は運転士側にも設置している。事象発生時は指令に連絡し、マニュアルに従って対応することとなる。 シミュレータと現物の設置状態の差は認識しており、操作盤が見えれば便利という声は理解する。
閉扉時の荷挟まりについても同様の認識か？	乗降確認モニタで気づく場合や、パイロット不点で気づくこともある。マニュアルに従って対応することとなる。
乗務員として、タイムアウトにたくない心理がある。そのために操作盤が見えるようにしていただきたい。	ご意見として承る。

7. ワンマン運転に伴い、各駅の停車時分を10秒拡大すること。

また、折返し時間は案内設定および番線設定を考慮して6分以上で設定すること。

【会社回答】停車時分や折返し時分は、列車ダイヤ及び必要な作業時間を考慮して設定している。

組合	会社
全時間帯で乗降人数が多いので、ドア扱いに神経を使う。要求通り、 停車時分+10秒、折返し時分6分以上を求める。	ダイヤは最終調整中であるが、 各駅の停車時分を+10秒はできない。しかし、乗降が多い駅は時分を追加する考えである。 ワンマン化に伴い、添乗等で作業を踏まえて設定する。
ワンマン化に向けたトライアルのフェーズ4・フェーズ5まで到達しているが、 課題は見えているのか？	朝の川崎駅北口のお客さま流動が多い認識があり、段下げ等、できることがないか検討している。
停車時分に関して、トライアルで遅れが出ている認識だ。	平均して2分程度の遅れが出ていることは把握している。全てが乗降扱いによるとは考えていない。ブザー式による発車を行っていることもある。1人作業になればもう少し詰まるだろう。
現場としては「5秒でも欲しい」という思いだ。指導からも「余裕のあるドア扱い」と言われるが、そのためには停車時分が必要だ。駆け込み乗車が多い特情もある。	ダイヤについては、首都圏モビサとも連携していく。ワンマン後も会社としてしっかり見ていく。
改正後の乗務行路案で、川崎駅が終日段下げとなっている理由は何か？ 登戸駅の中線も混雑がひどく、エンド交換に時間がかかる。他駅でも段下げの検討は行っていないのか？	川崎駅北口のお客さま流動が多く、エンド交換に時間を要すると判断しているためである。川崎駅の段下げについては南武線オフィスと協議して決めた。
運転士による エンド交換時の機器整備には、案内設定・番線設定だけではなく、TASC設定、通過設定もある。拡大を行うべきだ。	一律6分は難しい。川崎駅以外もしっかり見ていく。大きな変化点として注視していく。

8. 案内設定において、「快速待避」および「各駅停車待ち合わせ」についての自動放送を設定できるように改良すること。

【会社回答】現時点において、案内放送装置を改修する計画はないと聞いている。

組合	会社
肉声放送は運転士の負担である。 自動放送を追加するような改修ができないか？	先着している電車ならば肉声放送もできるだろう。
安全が最優先である。苦情をもらっても責は問わないか？	状況によってである。駅も放送を行うことができる。

次号④へ続く