



2025年 2月18日
第148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！④



9. 始発駅を含む各駅において、快速および各駅停車待ち合わせについてのATOS自動放送を追加すること。また、各駅ホーム上のLED案内表示板による「〇〇駅まで先着」等、快速電車待ち合わせの有無に関する案内表示を継続して行うこと。
【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。

また、現時点において発車標の表示を変更する計画はない。

組合	会社
案内の改良の計画はないのか？ 何らかの回線はできないのか？	回答の通りである。先着のLED表示は、駅が手入力して作成しており、駅ごとの判断となる。異常時の案内誤りのリスクがある。ワンマン化の周知ポスターに快速の案内も入れている。
分会として継続して申し入れしてきた。川崎駅は放送も表示もない。お客さまからの問い合わせも多い。	駅に伝えていく。
ATOSの自動放送に機能が付加できないのか？駅は案内端末の手入力を行いたくない。また、3段LEDであっても、駅の広告・宣伝のテロップがあると表示が隠れてしまう。発車標は発車標として使うべきである。特に朝はそうだ。	ATOSについて確認したが、改修は難しい。テロップについては勉強していく。 ご意見として承る。

10. 停止位置不良時の取り扱いについて明らかにすること。なお、ホーム端を越えていない数メートル程度の停止位置修正を行う場合、エンド交換せずに停止位置修正を行えるよう検討すること。

【会社回答】南武線ワンマン運転における停止位置修正の取扱いは、実施に向けて準備している。

なお、必要な教育・訓練は実施していく。

組合	会社
現時点で考えている内容を示すこと。	12月期の訓練で示したが、 <u>ベルトに収まる軽微なものはそのまま下げられる。ホーム長に応じてである。</u>
この間の停止位置修正の件数について示すこと。 ベルトについて、10mまたはホーム端と言われている。 <u>後方の安全は何をもって担保しているのか。</u>	TASCを導入しているが起きている認識はある。 <u>ホームドアによるものが一番大きい。</u>
後方に修正する際に、逆冒進や踏切に対する安全の担保をどうするのか？	インテグレーション機能がないので、可能性が無いとは言えない。 <u>津田山については、この取り扱いができない。</u>
訓練では、津田山は調整中と説明されていた。「エンド交換が基本だが軽微な場合」という取扱いにするべきだ。	南武線は列車密度が高いので、いったん今回のベルトによる方法でやっていく。最終決定したものを訓練で周知する。
<u>軌道回路境界位置目標の確認方法は？</u>	<u>それを加味してベルトの位置を決めている。</u>
<u>軌道回路境界位置目標を超えてしまってから下がる場合は、どのように運転士は確認するのか？</u>	武蔵小杉駅となるが、指令に連絡し、区で指導される内容に応じて取り扱う。
軌道回路境界位置目標が分かる目印を取り付けるべきだ。	区とのコミュニケーションによる。
ベルトにより、エンド交換を行わない停止位置修正の取扱い、南武線が初めてか？	当社では南武線と常磐緩行線が初めてである。私鉄では行っているところがある。

11. 人身事故や踏切事故、異音感知等で列車を長時間離れる場合に限り、指令による肉声放送をリアルタイムで繰り返すこと。

【会社回答】異常時等において、指令客室間通話機能及び指令室から列車内への放送機能を活用していく。

組合	会社
どういった場面で、輸送指令が取り扱うのか？	人身事故、踏切事故、人命救助等で運転台を離れる時となる。
乗務員がいない中で、降車防止の呼びかけが大切である。	それを含めて、指令側で対応する。
列車無線による回線の制約があるのではないのか？	複数の場合、当該列車で1つずつの対応となる。無線の回線について手持ちはないが、使えるツールをつかっていただく。

次号⑤へ続く