



2025年 2月18日
第150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！⑥



15. 線区全体におけるより一層の安全を確保するため、可能な限り高架化をめざすこと。特に、久地踏切の対策を強化すること。
【会社回答】川崎市と連携し、高架化事業を進めているところである。また、警察及び行政と連携し、必要な対策は実施している。

組合	会社
南武線の高架化の計画はどうか。	事業化しているところと、構想段階のところがある。
久地踏切の特発対策はどうか。	月2回、行政と警察、安企とで啓蒙活動をしている。
高架化までの間、啓蒙活動以外に考えているものはあるか。	踏切定時間制御なども検討できるが、抜本的なものは難しい。
非常停車による運転士の心理的負担を分かっているか。	南武線だけではない。負担になる認識はある。
沿線や地域からの声はどうか。南武線では一番ひどい。向河原駅のNEC改札のような改札の新設の検討はどうか。	住民からの声は把握していない。できることを考えていく。

16. 多客時における応援体制を確立すること。具体的には、駅社員による放送や乗降終了表示を実施すること。
【会社回答】状況に応じて箇所総体で対応することとなる。

組合	会社
朝ラッシュ帯の整列、ケツ押しについてはどうか？	多客やイベント等があれば、支社として、統括センターとして協力をしていく。
乗降終了表示についてはどうか？	エスカレータなど滞留が起きやすいところを注視していく。
異常時の対応についてはどうか？	今までの対応と変わらない。
過日の横須賀線レール折損の際、尻手、矢向ではドアが閉められないほどの混雑だった。応援体制が必要だ。	ご意見として承る。指令を介して運転士からも情報を入れてもらいたい。
列車遅延時、後続列車の案内なども車掌が行ってきた。委託駅を含め、駅側からも同様な放送の協力が重要である。	駅でも既に行っているが、JESSなども含めて伝えていく。

18. 異常時において、NHK放送やウェザーニュース等をVIS画面で放映できるようVIS機能を改修すること。
【会社回答】現時点において、情報提供装置を改修する計画はないと聞いている。

組合	会社
異常時の情報提供について、運転士にできる案内は限られる。ツールを持たない方もいる。	簡単にはVISに追加できない。HPやX、駅の異常時ディスプレイもある。
異常時にお客さま自身に判断していただけるようにしたい。一方でVISの故障も増えているが認識はどうか？	首都圏本部を通じて、車両区所に意見は伝えていく。

19. ワンマン運転における教育・訓練は、社員の理解度を把握し、社員から要請がある場合はその都度対応すること。
具体的には、ホームドア故障等に対する教育や人身事故および踏切事故等を想定した現車訓練を定期的実施すること。
【会社回答】南武線ワンマン運転に向けた必要な教育・訓練は実施している。

なお、職場におけるコミュニケーションは引き続き図っていく。

組合	会社
<u>トライアルを全駅・全区間やれないことは課題である。乗降の特性などが掴めないままワンマンが開始となってしまう。</u>	<u>フェーズ5までで全区間にならないことは認識している。</u> 既に乗降確認モニタは全駅整備済みなので、見ることはできる。
行路の全体の中でのワンマン運転の経験ができないので、大回りの疲労度などが分からない状態で臨むことになる。	計画的に進めてきているが、全行路はもともと見れない。長編成ワンマンに向けて早めに提案して進めてきた。
今後のワンマン運転の導入に向けても、全区間・全駅で訓練を行ってからとするべきだ。	<u>やっていきたい思いは一致する。</u>
駅社員への教育は進めているのか？	行っていく。
不安がある場合は、トライアル以外にフォローされるのか？	<u>希望があればシミュレータ訓練ができるようにしている。</u>
ワンマンに向けた訓練のボリュームが大きすぎる。効果も考えて組んでいるのか？指導担当も苦労している。	ボリュームについては職場にも伝えていく。大きな変化である認識。

**南武線ワンマン化に関する基本交渉を終えました
職場の不安・疑問の声を、今後の運動につなげよう！**