

水地申1号「中編成ワンマン運転の実施について」 に関する説明申し入れ団体交渉を行う！①

1. 中編成ワンマン運転を実施する目的を明らかにすること。

- ・生産年齢人口の減少や在宅勤務等の広がりにより働き方が変化し、鉄道の移動ニーズが減少していく。「変革2027」にあるように将来を見据えて急激な環境の変化に対応していくために実施する。
- ・環境が変わる中で、この先どのように会社を残していくのか考える必要がある。会社には社員の雇用を守っていく使命がある。安全を大前提として効率的な体制を構築していく。
- ・お客さまとしては列車本数が減ることは良くない。地域の足をいかに守っていくかが大事である。

2. 中編成ワンマン運転で、安全の確保とお客さまが求める輸送サービスを提供できる根拠を明らかにすること。

【安全の確保について】

- ・車両にはホーム検知装置と着座のままお客さまの乗降確認ができる設備を整備している。より一層、安全性が確保できると考える。
- ・車側カメラは朝日や西日が差しても自動調整するため、車載ホームモニタの確認時に白飛びすることはない。降雨時においても雨だれしない対策を講じているため問題は無いと考えている。現場の意見を受けて改修することもある。
- ・車載ホームモニタの解像度は高く、カメラの画角もあるため車掌の目視での確認と比べても安全性は確保できると考える。発車時には、ホーム上のお客さまに車外スピーカーで自動放送を流し注意喚起を行う。

【サービスレベルについて】

- ・今回の中編成ワンマン運転の実施による列車本数の削減は行わない。輸送体系の変更によって削減することもある。
- ・乗り換え案内は自動放送で行う。列車遅延時には安全を大前提に、できる範囲でお客さま案内をすることがある。なお、運転士が走行中に車内放送を行うことはない。また、指令とのやり取りも停車中に行うこととなる。

3. 臨時列車等において、車掌が水戸線を乗務する必要が生じた場合に、どのように対応するのか明らかにすること。

- ・車掌が乗務する場合は団体列車等の臨時列車が走る場合となる。乗務の間隔が空いてしまっている場合は、思いだしの訓練等の必要な教育を行っていく。水戸運輸区と勝田運輸区が担当する。
- ・E531系の多客臨を設定した場合に、状況によっては車掌が乗務することもある。
- ・車両故障等の発生時においてはワンマン解除を行うことも考えられる。
- ・中長期的に見て、いつでも乗務できるように指導する側の教育も行っていく。

4. 中編成ワンマン運転に伴い、ホーム検知装置や車載ホームモニタシステム等が故障した場合の取扱いを明らかにすること。

- ・故障時のフローは作成しており、時期を見て通達を出す予定である。
- ・ワンマン運転に関わる装置が故障した場合は車両交換する。
- ・故障が発生した箇所や状況によっては、車掌の送り込みや駅員の配置などを行い、終点や交換可能な駅までの運転を行う可能性はある。
- ・完全ではない状態の列車で、所定通り（始発から終点まで）運用を行う考えはない。

5. 踏切事故、人身事故等の異常時の取扱いを明らかにすること。

- ・踏切事故が発生し運転士が動けない場合でもE531系には前面FRPが割れると防護無線を自動発報する装置がついている。現行も回送列車は車掌を省略しており、必要な処置はしている。
- ・人身事故の際の乗客救護は委託契約に含まれている。現地責任者としての対応はJRの管理駅社員等が行う。
- ・事故が発生した場合の送り込みには友部口40分程、小山口90分程を見込んでいる。小山口は大宮支社に依頼することもあり得る。厚く対応できるよう水戸支社全体としても体制を検討していく。