



申3号

南武線ワンマン運転実施に関する申し入れ 交渉実施 その2

前号その1でお知らせしたとおり「ワンマン運転実施後の乗降確認モニター・TIMS故障時のドア扱いについて」議論ができず一旦中断しました。その後の議論経過をお知らせします。

会社回答

本社に人間工学について確認したがすぐに回答が出来ないので、時間が欲しい。地上側、車上側があると言ったが、まずはシステム復旧をする。復旧しない場合は色々なフローに入っていくが、足りない部分は人でカバーをする。TIMSの故障に関しては、3面モニターで右がバックアップで使用できる。一画面故障であれば残りの二画面で対応できる。TIMS自体が故障すればどうにもできない。選択スイッチが前であれば車掌スイッチは使える状態である。後位置では車掌スイッチは使えない。

【ホーム上の安全確保について】

1. 南武支線八丁畷駅で発生した白杖を挟んだまま起動した事象について確率論とした認識を改め、起動開始後のホーム上における安全確保について明らかにすること。

会社回答：ホーム上の安全確保について、必要な設備を整備していく考えである。

(組) 申6号交渉でも議論したが、八丁畷駅で白杖を挟んで動いた事象があったがワンマンで発生しないかもしれないし発生するかもしれない確率の話だとあったが、この認識はどうか。

(会) ワンマンだからと言うことではない。確率どうこうではない。

(組) 今回の八丁畷の事象に限らず他の路線、南武線においても全線的に対策をしていかなければいけない認識だが、白杖を挟んだ八丁畷以降に同様の事象は発生しているのか。

(会) 南武支線では同様の事象は発生していない。南武線においても白杖やベビーカーを挟んだことは把握していない。

(組) 確率をゼロにするのは難しいが、ゼロに近づけることは必要である。同じ認識で良いか。

(会) **事象は限りなくゼロにしていかなければいけない認識。**

(組) 起動してしまうとモニターが5キロ以上で消灯してしまう。側面の様子が分からなくなる。今までは車掌が見ていたが、今後は確認する術がない。どのようにカバーしていくのか。

(会) 南武線においては、ホームドアでカバーする。列停も今まで通り使用していく考えである。

(組) モニターが太陽で見にくくなったり、白化赤化などの問題があると水戸などから聞いている。南武線で同様の問題は発生しているのか。また改善が必要なところはあるのか。

(会) 駅の構造上、カメラの中に移りこんでいるものがある。移動させるものも決まっており、移動させることは決まっている。八王子支社管内の駅であり調整は済んでいる。



- (組) 現行の南武線のホームドアにおいて、お客さまが車内にいて白杖が飛び出している事象の発生も将来的に考えられるが、外にある白杖を検知してパイロットランプは点灯しないのか。細い棒だけを検知する技術があるのか。
- (会) ホームドアに3Dセンサーがついていて小さなゴミでも検知している。100%検知できると回答は出来ないが、**検知する可能性はある。**
- (組) 京浜では発車して列停動作してもATCがバッテン信号を受信して止まれるが、南武線は警報機を超えて列停が扱われた場合止まりようがない認識である。この部分の対策は何かしているのか。
- (会) **ワンマンだから設備を変えるということはなくそのまま使用する。**
- (組) ツーマンであれば車掌が乗務しているのでホーム中継の警報機が動作すれば停止できる。ワンマンだと止めるのは運転士のみ。警報機の動作を確認出来なければホーム上で問題があった場合対応が出来ない。**既存の設備のままいくと列車を止める術がない。**
- (会) 色々な状況がある。現在も車掌がホームを抜ける瞬間に扱われる場合もあると思う。**現状と変わらない。**
- (組) 発車後のホーム上の安全確保というのは基本的にはホームドアしかないのか。これまでは車掌という目があって、停止手配を取ることが可能だった。そこは**ワンマン運転の実施において一つの課題になってくるのではないか。**ホームドアの上のセンサーに支障しない場所から物が出ていましたという場合は起動してしまう。そういう懸念はもちろん理解しているか。
- (会) ホームドアの上にセンサーがないことは当然承知している。
- (組) そのことに関しては致し方ないという認識なのか。
- (会) **致しかたないとは考えてない。**乗降用確認モニターで当然ホームドア、それからドア付近については見える画角を準備しているというところ。何かあればそこはしっかりと総合的に見させていただく。
- (組) 列車に接近した場合に運転士に知らせる研究開発を行なっているという回答を本社が行なっている。今後導入を検討しているのか。
- (会) **旅客接近検知装置。**相模線で実際に既にトライアルを重ねている。
- (組) ホーム上の安全確保に対してホームドアに依存するのであればメンテナンスは非常に大事なことだと思う。現状ホームドアのメンテナンスは適切になされているとは思えない。動作確認等はあるが明らかに清掃している形跡がない。その点に関してはどのように考えているのか。
- (会) 駅の方でホームドアの清掃があるという時に、支社から手伝いに行ったりしているが、周期的にどのぐらいというのが手持ちが無いので示すことができない。

2. ワンマン運転実施後の各駅のホーム立ち番の体制を明らかにすること。

会社回答：お客さまのご利用状況に踏まえ、必要な対応を行っていく考えである。

- (組) 通対でお客さま対応をする駅はあるのか。
- (会) 武蔵小杉だとか登戸といった乗り換えがある駅。
- (組) ワンマン運転開始後もその体制は変わらないということで良いか。
- (会) 現在のところ変わるということは聞いていない。



- (組) 私たちが聞いた話では、何かあった時のために運転士に乗降終了合図を知らせるために立つ位置をどうするか議論されていると聞いている。
- (会) **赤縛り・乗降終了表示で議論はしている**。理由は先ほどお話しした乗降用確認モニターで見やすい位置を駅と調整をしていく。
- (組) それはどこの駅か。
- (会) 武蔵小杉とか乗り換えのある駅、ピックアップして相談している。
- (組) 朝の通勤時間帯8:00頃、**尻手において積み残しが起きている**。その時に通対が行われてない。確認したところ尻手の通対はなくなったとのこと。尻手の通対を廃止した理由は。
- (会) そこは確認する。
- (組) こちらが懸念しているのはそういう状況の中で通対が廃止されて、**今後ワンマン運転を行った時に様々な事象が発生してしまう要因の一つになってしまうのではないかと懸念している**。現場の状況を確認した上で要員の配置をすべきだと思うがその点についてどうか。
- (会) 尻手は見させていただければと思う。武蔵小杉や尻手から武蔵中原は本当に混んでいると現状は確認しているので見させてもらえたらと思う。

【異常時について】

1. ワンマン運転実施後の停止位置修正時の取扱いを明らかにすること。

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) 南武線は踏切が多い路線なので、少しでも停止位置を行き過ぎてしまうと通過扱いになってしまう。現行だとホーム端と軌道回路境界位置目標を超えているか超えていないか、それを乗務員間で確認してもし超えていたら指令に連絡をして指示に従うという流れだが、ワンマン運転開始後の取り扱いはどうか。
- (会) 中編成で話した通り、**エンド交換する**。ホーム端を超えたりホーム中間の信号機があるとか色々なパターンがある。指令に連絡をして対応していく。
- (組) 基本的には現行の中編成ワンマンを基にしてやっていくということか。
- (会) 基本の考えはその通り。更にホームドアが入ってTASCも導入している。補助になればということ。
- (組) エンド交換しないで停止位置を修正する手段としてはどのようなことが考えられるか。
- (会) 状況の判断となるが、南武線は3分から3分30秒と列車密度が濃い。色々なパターンが出でくる。その中で指令の判断で通過扱いというところもあるかもしれない。
- (組) 現状で言えば微妙なズレであるからその場からバックして停止位置修正をしようという考え方はないのか。数センチで定位置がつかないような状況は多々発生すると思うが、そういう場合でもエンド交換させるのか。
- (会) 色んな他社でもやっていると聞いている。そのところも含めて最終調整をして行く。
- (組) 軽微なズレであればその場で停止位置修正を行うってことも検討の材料になるのか。(会) その通り。



2. ワンマン運転実施後の非連動運転時の取扱いを明らかにすること。

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) ドア故障で非連動運転するとなった時、現行であれば駅係員が添乗して、何か異常があったら車掌がそれを見て止めるが、ワンマンが始まると車掌がいなくなる。どのようにする考えか。
- (会) **ワンマン運転では現在のところ最終列車や回送列車等を除き非連動は行わない。**
- (組) 最終列車を非連動で動かすとなった場合は誰か乗車させるのか。
- (会) 車両が差し替えられるようであれば差し替えて運用する。必要であれば列車防護係員を乗せることも案としてある。
- (組) その際のドア扱いは運転士なのか。
- (会) **故障の度合いもある。**当然運転士側でドア扱いができるということであれば運転士の方でドア扱いをする。列車防護係員としての役割を果たして頂く。
- (組) 車掌という位置付けよりも、後方防護係員として乗車した上で運転を行うという認識か。(会) その通り。
- (組) 八王子支社含めオフィスの社員が後方防護要員をやるような形か。
- (会) **教育を受け運適・医適を持った社員が行う。**

3. ワンマン運転実施後の車内非常通報装置(車内ブザー)が扱われた場合の取扱いを明らかにすること。

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) 現行だと則面、築堤、トンネル内は停めない、地形を考慮して停車させなさいと標準集でも謳われているが、ワンマン運転でも変わらないということで良いか。
- (会) こちらについても標準集に書かれている通り。
- (組) 場合によっては下回りの点検をしなければならない状況もあると思うが、指令の方から放送ができる機能が入ると聞いているが車警が鳴らされて停まった場合も活用するのか。
- (会) まずは地形を考慮して停めていただいて運転士が対応していただく流れは基本的に変わらない。これまでと一緒。
- (組) どういう条件で指令に繋がるのか。
- (会) **ある一定の時間が経つと、運転士が出られないという判断で機能的に指令の方に転送される。**
- (組) 指令が常に対応ができる体制ができているのか。ワンマンになったから要員を増やすということはしないのか。
- (会) 首都圏本部のことになるので把握していない。
- (組) 自動放送で英語、NEXではさらに中国語、韓国語など多言語の放送が流れているが、外国のお客さまがインバウンドの関係で戻ってきていると思うが、それについて対策はあるか。
- (会) 現在も自動放送で英語が流れていて車内のドア上のモニターでも表示している。
- (組) 列車が停まって指令で放送するとなった時、車内のドア上のモニター表示でカバーすることは考えているのか。
- (会) 多言語アプリを使って放送できると聞いている。
- (組) 指令客室間通話装置で指令から客室の放送機能を実験で検証したりしているのか。
- (会) 中原支所で通話試験を行っている。
- (組) そこで分かった問題や改善した方が良い点はあるか。
- (会) 車内放送の機能を使っているので車内の音量について調整したと聞いている。



(組) 車警の復帰は現場、指令で一方向的に復帰しないということで良いか。

(会) TIMSで復帰する。現時点では運転士が復帰すると聞いている。

4. 運転の途中で停車した際の運転再開する手順を明らかにすること。

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) 車警扱いで停車したあと安全確認が終了して運転再開する時に、今までは車掌が左右の安全を確認した後にブザーで出発合図を送って発車という流れだったが、ワンマンになれば出発合図を受けずに発車することになる。出発合図を省略できる根拠は何か。

(会) 回送列車で出発合図を受けずに発車しているがそれと変わらない。運転再開する際は見える範囲で安全の確認をして、肉声で車内放送をして指令に連絡をして発車の準備と整えた上で発車してもらいたい。区所の指導も入る。

(組) ワンマンでは両側面の確認はできるが後方確認ができない。

(会) 出発合図を受けることに関しては回送列車では後ろは当然ないので変わらない。営業列車であれば左右の確認、お客さまのご案内が増える。

5. ワンマン運転の条件を満たさなくなった場合の取扱いを明らかにすること。

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) 防護無線やEB装置が壊れた場合、ワンマン運転するのにあたって絶対条件になると思うが、運転ができないのか、列車防護係員を乗せれば運転できるのか、その取扱いはどうか。

(会) 防護無線に関しては出区点検の時に故障していれば出区できないので車交となる。EB装置も同様である。運転の途中であれば指令に連絡する。

(組) 出区点検の段階で不具合を見つけたら営業運転できない、予備の車両で対応するという流れになると思うが、運転の途中で車交するまでの間はどうか。

(会) 色々な条件があってお客さまをお乗せして運転することができないシチュエーションもある。それは回送列車にするなど、その時々に対応をさせていただく。

(組) お客さまを降ろして回送扱いにする、武蔵中原で車交する。その間は動力車操縦者が2人以上または列車防護係員が乗れば大丈夫という流れになるが、駆けつけてもらって対応する形でよいか。

(会) 列車防護係員ないし運転士が2人以上居れば条件が満たされるのでそうなる。

6. 八高・川越線におけるお客さまがドアコックを扱って降車した事象を受けて、車内秩序維持についての考え方を明らかにすること。

会社回答：状況に応じて対応することとなる。

(組) 運転見合わせ中に、おそらく外国人と思われるお客さまがドアコックを扱って降車してしまった。別のお客さまがドアコックを戻してしてしまったことによって運転士は事象に気づかず運転を再開。次の駅でお客さまからの申告で発覚した。そういうこともワンマン運転の実施においては想定される。多言語放送など、外国のお客さまに対するご案内に関して検討していることはあるのか。

YOKOHAMA MAIL NEWS



2025.01.08 No. 026

- (会) 八王子支社に確認したが日付・詳細は把握できなかった。ドア上のモニターやタブレットのアプリを使えるので、出来る限り対応していく。
- (組) 踏切の非常ボタンが押されて止まる。運転士が電車を離れている時にお客さまが降車してしまうということも想定できる。今までは車掌が放送していたが、今後はそれを指令が担うことになる。それをどう思っているのか。
- (会) 肉声放送、客室指令間通話機能で多言語放送を使いながらやっていくという考えである。
- (組) 車掌が担っていた任務・仕事がなくなることでこういった**異常時対応のレベルが下がってしまうのではないかと**いうことも1つ懸念している。それを踏まえてもワンマン運転は実施すべきだという認識なのか。
- (会) **ワンマン運転を実施する認識は変わらない。**
- (組) 車掌の役割の一つとして、ホーム上の安全確認もそうだが車内秩序維持も大きな一つの役割。そこがなくなってしまうことに対しては然るべき対応を検討しないといけない。**正常性バイアスで「大丈夫だろう」とか「おそらくそうならないだろう」もっと雑に言ってしまうば「ワンマンだから致し方ない」そういう認識のもとにワンマン運転の実施を行うべきではない。**今の項目で言うと車内秩序維持、先ほどの項目で言えばホーム上の安全の確保について、今からでも対策を講じるという考えはあるか。
- (会) **これが絶対だとは考えていない。**今後もそれは見ていかなければならない。
- (組) 快適にお客さまに電車をご利用していただくという観点で、これでお客さまに安心してご利用いただけるのか、刃物を振り回す事件も起きている。お客さまからワンマンになるにあたって車掌が乗務しない中、車内秩序維持できるのか、そういう不安の声は上がっているか。
- (会) 具体的にそういった声は上がっていないが、色々なお客さまの声は上がっているとは会社として認識している。そういう声を受け止めて進めていきたい。
- (組) 新しく導入しようとしているバディコム、これは導入するのか。
- (会) 現在、トライアル中。
- (組) 運転士は乗務員無線を使ってやり取りするのか。
- (会) 駅員とはしない。今トライアルでやっているのは、**車いすのお客さまのご案内**で使用している。
- (組) 現在のバディコムの活用方法からすればお客さま対応の駅との連絡方法でしかないということか。
- (会) 現行のトライアルの中ではそのように使用している。
- (組) 異常時の連絡として駅との連絡手段ではないのか。
- (会) 南武線オフィスとも調整させていただいている。一度にあれもこれもと多様化してしまうと乗務員も混乱してしまうので使用用途を絞って使用している。慣れてきたら他の用途も検討していきたい。
- (組) バディコムとはそもそも列車無線を介してタブレットで繋がるのか。
- (会) 列車無線は関係ない。タブレットのアプリ。
- (組) 電話機能のようなものか。フェイスタイムのような。
- (会) 音声のみ。D-TACが表示されていてもバックグラウンドで音声が出る。

4時間議論したが全項目終了せず！