



## 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3

2024年12月9日、南武線ワンマン運転実施に関する交渉を行いました。全項目が終了しなかったため、12月13日に残りの項目について交渉を行いました。その議論経過になります。

- (会) **人間工学について否定するものではない**が、今回は今までと違い新車ではなく既存のE233系をワンマン改造した。限られたスペースの中、代表者に集まって頂きその中で色々なご意見を頂いた中で今回の位置に設置した。モニターを見てタッチパネルでドア閉扉をする時に目線が切れるのではないかということについて、基本動作の流れの中で「ホームヨシ」とドアを閉めた後に乗降用確認モニターでホームの状況を確認する基本動作が入っていて起動する前にパイロットを見ている。
- (組) 人間工学については否定しないということだが、人間工学という考え方は今回のTIMSでのドア扱いの設備に対して入ってないということか。
- (会) **人間工学は人間が機器を設計するとき自然の流れで出来るということが大前提な学問である。心理学を組み合わせるとさらに優れたものになる、良いことだと認識している。**繰り返しになるが今回は新車ではない限られたスペースの中で代表者の声を聞かせて頂き調整した。
- (組) 人間工学という考え方は否定しないが、今回のTIMSのドア扱いについてその視点は入ってないということか。
- (会) 実際に模擬のモックアップを使って、ずらしながら調整を行った。人間工学としての回答は中々難しいが社員が使いやすいよう限られたスペースではあるが設置した。
- (組) **人とハードが融合することが大事な視点であると私たちは考えている。**専門家とまでは言わないが実際に乗務する方がどの位置が使いやすいのか限られたスペース・条件がある中で検証しながら今回は設置に至ったということか。
- (会) その通り。
- (組) 操作で目線が切れるということに関して、悪く捉えられてしまえば、一定程度挟むことはやむなしという捉え方も出来るのではないかと思ってしまうが決してそういうことではないと。
- (会) その通り、挟むことはやむなしではない。
- (組) 私たちが危惧しているのは、目線が切れることによってお客さまを挟んでしまう可能性が増えてしまうのではないかという視点で議論させて頂いたが、**挟む前提ではなく一定程度乗降が終わった時にドア扱いをすると言うことを大前提としながらこれまで通りの安全を維持していく認識で良いか。**
- (会) その通り。



## 7. 異常時における駆けつけの文化とした体制の指揮命令系統、また適用する範囲を明らかにすること。

**会社回答：就業規則等に則り取り扱うこととなる。**

- (組) 以前大船駅で電化柱が倒れて列車と衝突、長時間車内に閉じ込められ体調を悪くされたお客さまや運転士が負傷してしまいました。本当にあってはならない事象。南武線においてもそういった事象が起きないとも限らない。そういった異常時における指揮命令系統、適用される範囲をお聞きしたい。
- (会) それだけ大きな事象になると**支社で対策本部、現地では現地対策本部を立てる。支社の対策本部と現地の対策本部の指示に従うのが大原則。**駆けつけた社員は乗務ユニットの乗務統括、統括センターの所長・駅統括等の配下に入り指示に従う。駅間であれば、駆けつける人間が行くまで乗務員が対応とかあるのでケースバイケース。
- (組) 人身事故で言えば、直営の駅であればその駅の人が現地責任者になってそれに従って救出作業にあたる。委託駅であればその駅の管理駅の人が来るまで運転士が現場責任者、そこはワンマンになっても一緒か。
- (会) その通り。
- (組) 何分以内に駆けつるとかそういう目安等あるのか。
- (会) **何分というのは設けて無い**が、タクシーなど色々な手段を選定しながらいち早く駆けつけられればと考えている。
- (組) 現地に駆けつける人数はその時によって分からないが駆けつける体制は常に整っているということで良いか。
- (会) その通り。駅や設備関係は駆けつける車を持っている。支社も駆けつけるところは今までも駆けつけている。
- (組) 例えば南武線でいうと八王子支社に跨る線区、そうすると自社の管轄外にいった場合の連絡体制はどのようになっているのか。
- (会) そこは八王子支社とコミュニケーションと取りながら連携しながらやっていく。何かあれば会社総体なので駅も含めて対応していく考え。

## 8. 東日本大震災における避難誘導の実態とワンマン運転実施後における避難誘導の考え方を明らかにすること。

**会社回答：お客さまを避難誘導する際は、防災業務実施計画に基づき、もっとも安全と考えられる方法で避難誘導を行うこととなる。**

- (組) 東日本大震災発災時、南武線の駅に停車していた列車が7本。駅間停車した列車が4本。避難誘導が15:35～17:10までかかった、その後天井材が落下したものの復旧、線路点検作業行い翌日の7:35に運転再開したと報告書を読んだ。支社としてどう総括しているのか。どのようにワンマンに活かしていくのか。
- (会) 東日本大震災は未曾有の災害で今まで体験したことがなく、情報収集を始めて、駅の損壊や各線の状況を確認しながら結果的にそのような時間になってしまった。それ以外にも津波の関係などあった中で、そちらの方に例えると警察官2名が当時実際避難誘導したことが記録として残っている。また乗り合わせたお客さまの協力を得ながら避難誘導できたことで、社内で巻き込まれた方はいなかった。お客さまの協力を得ながらやれたというのは教訓。乗り合わせた警察官、自衛隊、消防団の方と連携を取ることが国も推進している。**乗り合わせたお客さまと協力して対応していくことも一つの手段である。**



- (組) 当日乗務していた車掌の証言では、武蔵溝ノ口～武蔵新城間で停車、結果的にお客さまをケガさせることなく降車誘導できたが車イスのお客さまの対応に時間がかかってしまった。周りのお客さまの助けがあったからできた。その人の教訓として今回のようにお客さまの協力が得られるとは限らない。**運転士と2人でいかに被害を最小限に食い止めることができるかが最大の課題と言われている。**2人どころか1人になってしまう。警察、消防の方も乗っているとは限らない。議論を深めていかないといけないがそのことについてはどうか。
- (会) お客さまからの同意を得られないか不安にはなると思うが、**お願いすれば協力いただけると思う。**
- (組) **最悪の場合を考えて、対応方をしっかり整えていくべきである。**朝夕本数が多い時間帯に駆けつけられるのか。
- (会) これだけ大規模になると道路自体もどうなっているか分からない。出来るだけ現地に行けるようにというのは今後とも考えていかなければいけない。

## 【施策の進め方について】

1. ワンマン運転実施に向けて、NNPTが主体となって進めているが現場の声の集約と反映について明らかにすること。

### 会社回答：ワンマン運転の実施に向け、必要な対応は実施していく考えである。

- (組) ワンマントライアル進んでいる。現場社員の声の集約の方法、反映はどのようにしていくのか。
- (会) 毎回ではないが指令も来てもらって意見交換している。訓練の内容は前広に周知している。意見は指導員を通して聞いている。
- (組) 会議には訓練を受けている運転士も参加しているのか。
- (会) **参加していない。**プロジェクトに参加している指導中心のメンバー参加し、訓練の声を聞いている。
- (組) アンケートなどは行っているのか。
- (会) 2月に乗務員と話す場を設ける。南武線乗務ユニットからフリーディスカッションを行うと聞いている。
- (組) 12月より前に意見を集約するために行っていることはあるのか。
- (会) 第1回は職場で訓練のスケジュール等を周知した。今回は2回目。基本動作の訓練やシミュレーションなど段階を踏んできている。この中で上がった意見は支社も聞いている。
- (組) 訓練を行なっている中で毎回聞いているのか。 (会) 現場からいただいた意見を聞いている。
- (組) **現場の意見として、アンケートや意見交換会はない。コミュニケーションが非常に取りにくいと聞いている。意見が上がっている以上、意見集約の進め方を変えて行かなくては良いワンマン運転にはならない。**
- (会) 色々な方があるやり方は難しいところ。フリーディスカッションやフォームなど色々な聞き方はある。訓練をやりながら行っている。
- (組) 前回、職場から不安の声が上がってないと回答を受けている。今も不安の声が上がっていないのか。
- (会) 乗務員の声は把握している。この中に不安の声がある。
- (組) 意見を聞きながら施策を進めていくのか。 (会) その通り。
- (組) 意見集約をしても変更できないものあるのか。
- (会) 車両を改造することは難しい。色々な声が出てくると思う。できるもの、できないものは出てきてしまう。
- (組) 具体的に変更できるものはいつまでに変えるのか。目安はあるのか。



- (会) ワンマンに間に合うまでには。設備関係はお金や作業員を確保しなければならない。全て対応するのは難しい。
- (組) 具体的に改善できるものはどのように示すのか。
- (会) 期日に間に合うとか、お金とか見ながら改善できるものは進めていく。
- (組) 変更できないものは理由をつけて返すのか。(会) できるだけ丁寧に返していきたい。

## 2. 現在の乗務員・駅係員に対しての訓練の進捗状況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て、必要な教育・訓練を実施している。

- (組) シェアポイントを拝見した。駅社員に対して、モニターが見えない場合の取扱いについて車上装置が壊れた場合で乗降終了表示が出せない場合、乗降終了確認者を乗車させる記述があった。乗降終了確認者とは何か。
- (会) イメージとして、運転士がドアを閉めるタイミングを教えてくれる役割である。
- (組) 乗務員を経験している社員が対象になるのか。南武線オフィスの乗務員が行うこともあるのか。
- (会) その通り。教育を受ければ対象になる。
- (組) 乗務員も基本動作を含め順調に進んでいるのか。
- (会) 乗務員に関しては色々な方がいるので、どうしても少し差が出てしまうところはあるが、フォローしていく。
- (組) 今後のフェーズに入るにあたって、深夜、早朝、ラッシュ帯のトライアルも想定しているのか。
- (会) 考えながら、南武線オフィスとコミュニケーションを取っている。調整している。
- (組) 1番懸念するのがラッシュ帯の乗降扱いだと考えている。検討して実施するべきだと考えている。
- (会) 検討する。
- (組) 乗降終了確認者が出場できない場合は、運転士が目標でドアを閉扉するのか。
- (会) 駅の形状で登戸駅のようにカーブしている駅もある。無人駅はないので指令を通して駅を呼んで、乗降終了表示を出して人でカバーすることも考えている。
- (組) 目視で確認出来ない駅はあるのか。
- (会) お客様の滞留が出来て直線見えないことがあろうかと思う。人を出して乗降終了表示を出すこともある。
- (組) 乗降終了表示者が出せない場合はどのような場合を想定しているのか。
- (会) 色々な手段を確保しないといけないと思っている。そのうちの一つだと考えていただきたい。
- (組) 基本的な考え方としては、モニターが使用できない時は乗降終了表示者を出場させて乗降を行うことが基本なのか。
- (会) 車上が悪化した場合まずシステム復帰させる。ホームの変更もある、例えば回送扱いも一つ、駅から乗降終了表示をもらうこともある、乗降終了確認者を手配することもある。
- (組) 乗降終了確認者は後部に乗るのか。(会) 後部に乗ることが良いと考えている。
- (組) 乗降終了合図の方法は。
- (会) 二人で綿密に打ち合わせしてほしい。インターフォン付きの車内電話もある。音声での合図もある。合図に合わせて閉める。ブザー合図で取り決めするのも一つの方法。
- (組) 打ち合わせはするが、特に取り決めはないのか。
- (会) 意思疎通ができる方法でやっていただきたい。南武線オフィスと打ち合わせをしている。現場で取り扱いが決まれば従っていただきたい。



3. ワンマン運転実施における異動に際し、当初は通常の面談と普段のコミュニケーションのみとしていたが、新たに面談を実施する理由と考え方を明らかにすること。

**会社回答：引き続き、社員ひとりの活躍フィールドを広げるためにも、日頃のコミュニケーションや自己申告書による面談等を通じてキャリア形成の支援を行っていく考えである。**

- (組) 現場から自己申告書の他に面談をやると聞いている。経緯と考え方は。
- (会) 大前提として自己申告書なり普段のコミュニケーションを何のためにやるかということ、社員が希望をもっているとか何をやりたいとか、どのようなビジョンがあるとか今不安があるとかこういうところが分からないとか、様々なものを知るためのツール。社員の現状を知るため。
- (組) 京浜基地再編では基地再編のための面談を行った。南武線ワンマンは大きな施策、別に設けるべきではないか。
- (会) そのためのツールとして面談やコミュニケーションがある。それだけで把握できないのであれば箇所の判断において行うことはある。
- (組) 年齢で職種が分けられていると聞いている。傾向はあるのか。
- (会) この年齢だからこうしてくださいとかはない。
- (組) 年齢は関係なく希望と適正を判断した上で職種や行先を決めているのか。 (会) 任用の基準で決めている。
- (組) 支社として指導していない中で、年齢で職種・異動先を分けるものではないことだが、南武線オフィスの判断で面談が行われている可能性はないのか。
- (会) 選択肢の一つとして提示することはある。年齢がどうかは現場の方が日々社員と対面しているので、得意苦手など考えた上で一例として提示することはあるが、イコールそうなるかは別の話。車掌だけではなく一歩二歩先を見つけて欲しい。きっかけとしてやることは否定しない。
- (組) 年齢によって分けられていることは知らないのか。
- (会) 年齢によって分けていることまでは把握していない。最終的に判断するのは本人の意思。不安があれば管理者とコミュニケーションをとって決めるべき。
- (組) この間も任用の基準がある中でビジョンを示して、その中で希望の選択肢を与えることは基本的なこと。南武線オフィス主導で行われている面談で、差別しているような内容で面談が行われていないか。
- (会) **差別、区別する事態が会社として絶対しない。** あれば会社としてしっかり指導する。聞いているかぎり本人の年齢によってできるできないはある。様々な選択肢を提示している。
- (組) 南武線オフィスの社員から声が上がっている、あるのであれば正すべきだ。
- (会) **決めつけでやっていけば正すべき。** 人それぞれ受け方がある。
- (組) 年齢だからではなくキャリアビジョンを考慮していく中で、様々な選択肢があることを伝えないと間違っ受けてしまう。
- (会) 支社としてしっかりフォローしていく。



#### 4. 他支社における周知・教育内容を明らかにすること。

##### 会社回答：必要な周知・教育は実施していると聞いている。

- (組) 基本的には、NNPTで具体化しているものに関して八王子支社にも共有して、同様な周知の仕方はしているという事で良いか。
- (会) **周知の仕方は八王子支社に任せている**、前段にこういう情報、こういう取り扱いだとかそういった部分については当然線区によって変わってしまったら困るので、そこは同じ資料で話をしている。
- (組) ちなみにNNPTの中に八王子支社の方は入るのか。
- (会) **八王子支社の社員はいない**。別の会議もあるのでそこで情報共有している。横浜支社からも八王子支社のモビリティサービスユニットへ、同じように情報を提供している。
- (組) 八王子支社に南武線に関わる駅は沢山あると思うが、その声はNNPTで反映されているのか。
- (会) 八王子支社から駅の方に説明したときの質問事項だとか声は、一旦横浜支社の方で受けさせていただいて、その情報も南武線オフィスと共有しながらその中で八王子支社の方に答えを返しながらやっている。
- (組) 南武線は横浜と八王子の2支社に跨るということで、車両の運用や車両の取り扱いで支社間の違いというのが出ている線区なのか。
- (会) 駅の方の取り扱いをすべからくこちらも把握していない、八王子支社と横浜支社で、駅の取り扱いで大きく変わることがあるかというのはこちらでは把握していない。
- (組) 基本的にワンマンに関する取扱い方というのは、横浜と八王子全てで統一したものになるという認識で良いか。
- (会) そこは統一してやりたい、そういう意味でも八王子支社とは調整している。

#### 5. 自治体、お客さまへの周知の内容について明らかにすること。

##### 会社回答：必要な周知は実施している。

- (組) プレス前に川崎市や南武線沿線の自治体にお伝えしていることはあるか。
- (会) プレスしてからお知らせするわけにはいかない、関わる部分を中心にこのようなことが今回のダイヤ改正で検討していることをお知らせした。
- (組) 具体的には川崎市だとか、南武線が通っている市にということか。
- (会) 川崎市にとどまらず、市だったり町だったり関係する箇所に話をしている。
- (組) その他にポスターで周知したりするとかもあると思うが、支社または南武線オフィス独自に考えている内容はあるのか。
- (会) 中編成の時もポスターでやってきた。時期は未定だがそういう取り組みも必要だと考えている。あとは京浜東北線や横須賀線などの乗り換え線区の車内放送で知らせていく。
- (組) 各自治体に説明していく中で、合理的配慮の義務化に対しての何かご意見であったり、ワンマンにあたっての当社としての見解はあるか。
- (会) 合理的配慮の関係で、特段自治体からご意見はあったということは把握していない。

# YOKOHAMA MAIL NEWS

JTSU JR EAST  
TRANSPORT  
SERVICE WORKERS  
UNION  
JR東日本輸送サービス労働組合  
横浜地方本部



2025.01.08 No. 027

- (組) ワンマンになることによって、これまで提供できていたサービスができなくなったとか、例えば車いすご利用のお体の不自由なお客さまにとって非常に不都合になるのではないかと考えているが、これまでと変わらないサービスを提供可能ということで良いか。
- (会) **それを行えるように新たにバディコムを入れて変わらないように進めていきたいということでトライアルしている。**
- (組) 変わらずサービスを提供するためにバディコムというシステムを導入しているということか。
- (会) 合理的配慮のところで、変わらず提供できる一つの案としてこれを入れていきたいということでトライアルをしている。今回の使用方は絞っているが、慣れてくれば駅の皆さんや乗務員の皆さんの声を聞きながら今後使用拡大ができればと考えている。
- (組) バディコム以外で何か導入するものは具体的にあるか。
- (会) 事前に予約をしていただくサービスがある。今もやっているが、無人駅からご乗車のお客さまの方から予約していただいて、その希望に合う時間でしっかり社員が対応できる環境を整えていく。
- (組) その他には。
- (会) タブレットで何号車に乗せましたと見えるシステム、こういったものを入れてお客さまに迷惑がかからないように導入している。可能な限り、変わらないように努めていく。

## 以上で全項目終了！

**持ち合わせがなく回答できない！蓋を開けてみなければ  
分からないことばかり！果たしてこれが安全な鉄道の形  
なのでしょうか？労働組合が「この施策は危険である」  
と警鐘を鳴らしても、会社は施策の実施に向けて突き進  
んでいます。私たちは、安全といのち、仲間の将来を守  
り抜くために闘いを継続していきます。**

**全組合員で議論を創り出し闘いぬこう！**