



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1

2024年12月9日、南武線ワンマン運転実施に関する申し入れ交渉を行いました。交渉の中身をご紹介します。

【概要について】

1. 南武線におけるご利用状況の実態、今後の見通しについて明らかにすること。

会社回答：お客さまにおけるご利用状況を踏まえて、安全安定輸送の確保に努めていく考えである。

(組) 支社が把握している南武線の利用状況と、今後の見通しについてどうか。

(会) 新型コロナの影響があり、ご利用状態は低下をしてきた。少しずつ回復の基調はあるが、日本の現状の中で少子高齢化や生産人口の減少という状況は現時点でも変わらない。

(組) 積み残しが発生している現状はあるのか。現状の南武線の乗車率を明らかにして欲しい。

(会) 手持の資料がないので答えられないが、見ている現状を述べれば、当然ラッシュ帯には多くのお客さまにご利用を頂いている状況ではある。**積み残しや乗車率については、資料がないので詳しい状況については分からない。**

(組) 数字の持ち合わせがなく、そこまでは戻ってはいないと言うが根拠は何か。

(会) データの取り方としては、駅のSuicaでの入出場記録や、車両からも乗車人員が分かる仕組みになっているので総合的に見ている。

(組) 今後の見通しを含めた、ご利用状況の変化の予測はあるのか。

(会) **実際に、この先の予測がされているのかは把握していない。**

2. 現在の南武線における課題と自治体・お客さまからの声を明らかにするとともに、当社として認識している課題解消に向けた今後の計画について示すこと。

会社回答：ワンマン運転の実施にあたっては、必要な周知は実施していく。なお、引き続き状況を把握していく考えである。

(組) 支社として把握している課題はあるのか。

(会) 少子高齢化に伴う生産人口の減少、これは問題であると認識している。**JR東日本の採用状況を見ても、中々思うように採用出来ないといったことが課題である。**

(組) 南武線沿線を調査した。その際に、木造の古い家が密集していたが、地震が来た場合に家屋の倒壊や火災が懸念される。そういった視点ではどう考えるか。

(会) 南武線に限らず、**少子高齢化によって空き家問題が報道されている。**社会全体の問題であると感じている。個人の家屋については会社としては回答が出来ない。



- (組) 踏切によって、周辺道路の渋滞が問題となっているが会社の認識は。
- (会) 会社としても課題であると認識している。
- (組) 南武線のワンマン化について、自治体や利用者からの声は出ているのか。
- (会) 自治体とはコミュニケーションを取っている。お客さまからの声があることは把握している。
- (組) 具体的には示さないとのことだが、肯定的な意見と否定的な意見との比率は。
- (会) 色々なご意見があるので、良いものもあれば悪いものもある。
- (組) 南武線連続立体交差事業が川崎市から打ち出されているが、当社として進めている状況や考え方は。
- (会) 連続立体交差化は、少しずつ進めてきているが今の段階で示すことは出来ない。
- (組) 踏切問題、生産年齢人口の減少の他に、南武線における懸念していることや検討事項というものはあるのか。
- (会) 南武線の特徴として八王子支社と横浜支社と2つの支社にまたがっている。しっかりと協力をして、施策を完遂するために進めていくというところ。6両だと通常“中編成”というところお客さまのご利用状況が多いということで“長編成”ワンマンとして整備を進めている。
- (組) ホーム上の安全確保が1つの検討事項であるということか。
- (会) ご利用のお客様からホームドアを早く付けていただきたいという声はある。出来るだけ早く整備をしていきたいという考え。

3. 長編成ワンマン運転実施に際し、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の基づく車掌省略の根拠について明らかにすること。

会社回答：関係法令等に則り取り扱うこととなる。

- (組) 車掌を省略ができる根拠を教えてください。
- (会) 運転取扱実施基準こちらの第25項に記載がある。緊急列車停止装置、EBを備え、列車防護に働く係員の乗務を省略することが出来る、構造の車両で組成した列車を運転するときに限る。と書かれておりこちらが根拠。
- (組) 国土交通省令鉄道に関する技術上の基準を定める省令第106条で、列車の停止を必要とする障害が発生した場合は列車の非常制動距離を考慮し、停止信号現示、その他進行して来る列車を速やかに停止させるための処置を講じなければならないとあるが、基本的には運転士と列車防護にあたる係員、車掌が乗ることが前提だと思うが、例外的に係員を乗務させないことが許される規定が別に定められていてその中に、線区の状況、列車の運行状況、列車の組成等により列車防護係員が乗務しなくても支障がない列車と但し書きであるがこれも根拠にあたるか。
- (会) 省令の中に書いてあるのであれば当然そのようになる。

4. 当社における長編成ワンマン運転実施にあたり、南武線を選定した理由を明らかにすること。

会社回答：ワンマン運転に必要な条件が整ったため、南武線においてワンマン運転を実施する。

- (組) なぜ南武線が長編成で初めにやることになったのか。条件が整ったと回答であるが、その条件は何か。
- (会) 南武線において車両の改造を含め、ホームドアはワンマンのマストの設備ではないが、ホーム上の安全を確保するためにホームドアを整備、必要な準備が整う目途がついたということで2025年春から南武線においてワンマンを実施するというところで進めている。



- (組) 南武線ではなく横浜線、京浜東北線でもそういう設備、条件が整ったらそちらが先にという可能性もあったのか。
- (会) 全体的に見て総合的に判断して南武線ということ。
- (組) 南武線は6両編成でホームドアも短くて済む、それで整備が進んで条件が整ったということか。
- (会) **6両編成というところより1線1区であるというところ。**車両の改造、ホームドアの関係と総合的に判断して決めたというところ。
- (組) ホームドアがマストの設備ではないというが、この間、議論していく中で横浜支社としては**ホームドアに凄い安全を委ねている印象**を受ける。そのマストではないって理由は何か。
- (会) ホームドアについては、自治体からご協力いただいたり、ご利用のお客さまの声もいただいている。繰り返しになるがプラットホームの安全上の確保というところで、整備が出来たというところ。
- (組) ホームドアの設置が絶対条件ではないけれども、ホームドアを設置することでホーム上の安全を確保するというところを、今回は条件が整った1つに入っているということか。
- (会) その通り。
- (組) ホームドアに様々な種類があるが、ホームドアの安全確保する上で何か違いはあるか。
- (会) 壁か、スマートかってところはあるが、基本的には変わらないと認識。
- (組) 町田でスマートホームドアを導入して意見を聞きながら改良を進めているので、今、南武線に導入するホームドアに関しても同じような安全を確保できるという考え方で良いか。
- (会) その通り。

【運用について】

1. 現行の運転時分・乗降時分とワンマン運転実施後の運転時分・乗降時分の違いについて明らかにすること。

会社回答：必要な時分は確保していく考えである。

- (組) 現行よりも伸ばすのか、現行と一緒なのかどちらか。
- (会) この段階でまだお示しすることが出来ない。ワンマンに向けた時分については必要なお客さまのご利用状況や車両、設備を見た中で精査をして引き続き検討はしていく。
- (組) 現在ワンマントライアルをやっているが、**中野島～武蔵新城だけで2分、最低でも1分半は遅れが常にでていると聞いている。**現状よりも乗降時分がかかっているという認識。それを加味したうえで必要な時分は確保していくという考えか。
- (会) **遅れが出ているのが全ての乗降というよりは、慣れていない場合があると思うので一概に何とも言えない。**ワンマンに向けて必要な時分については、設備だったり車両だったり、お客さまのご利用を合わせた中で検討をしている。
- (組) 確かに乗降扱いが不慣れな部分があるし、乗り継ぎ交代が一つ時間がかかる要因になっている。今後慣れれば、この遅れはある程度解消できると考えているのか。それともワンマンにしていく以上仕方のない遅れだと認識しているのか。



- (会) 基本的に遅れないように設定するのが良い。引き続き、その作業を見て実際に話を聞いて見ていく必要がある。
- (組) トライアルを重ねていく中で、何に起因する遅れなのか判断した上でダイヤ設定していくということで良いか。
- (会) 1つ1つ見て何が原因なのか検討していくことは必要だと思っている。

2. ワンマン運転実施後の引継ぎ手順・発車の手順・機器の取扱い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、運転状況、車両状態、その他引き継ぐことがあれば交互に確認会話して乗り込むと思うが、今回ワンマン運転するにあたって、車掌で引き継いでいる車内空調なども引継ぎ事項に入るのか。
- (会) トライアルもやっている中で、南武線オフィスとコミュニケーション取りながらやっている。基本的には変わらないが、トライアルの中で調整はしていく。
- (組) トライアルをやっている上で、引継ぎ事項が変わるかもしれないということか。
- (会) 現段階では引継ぎ事項は変わらないと話しているが、トライアルの中でという時であれば検討する。
- (組) 折り返し時も、基本的には乗降モニターの確認が増えるだけで現状とそんな変わらないのか。
- (会) 行先設定や案内設定は車掌がいなくなるので運転士がやっていく。タイミングや細かい手順について区所の指導といたるところでご理解いただきたい。
- (組) 発車の手順、機器の取扱いで増える時分、増える作業を教えてください。
- (会) フェーズ3でこれから折り返しを含め、実態に合わせて見ていく。今まで車掌が行先設定、案内設定していたのを運転士が行う。
- (組) トライアルが実施されてフェーズ2まで行われているが引継ぎ手順・発車の手順、機器の取扱いに関して何か懸念だったり検討材料はあるか。
- (会) 行先設定と案内設定、TASCの設定、体に染み込ませていかなければいけないということが懸念事項。

3. ワンマン運転実施後の出区点検時の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) ワンマン運転をやるにあたって変更になるものはあるか。
- (会) 自動出区点検装置で行うため基本的には変わらない。新たに追加した乗降確認用のモニターのNFBとかは付いている。ここも各NFBということで点検がされる。
- (組) 下回りの点検項目・手順も基本的には変わらないということで良いか。
- (会) 下回りも変わらない。
- (組) NFBの確認が加わるということだが、加わったことで出区点検の時間の変更はあるのか。
- (会) 現段階では増やすという考えはない。

4. ワンマン運転実施に向けた車両改造・設備の整備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た必要な設備の整備は実施している。

- (組) 車両改造やホームドアの設備設置はどこまで進んでいるのか。



- (会) ホームドアに関して、具体的な日はお示しできないが支社が計画しているスケジュール通りに進んでいる。車両の改造についてもほぼ終わっている。
- (組) スリットフレームホームドアが分倍河原駅に入ると聞いている。それについて教えていただきたい。
- (会) **我々も詳細な部分はまだ聞いていない。**スリット式ということで壁式に比べて風の受けるところの抵抗が少ないタイプだと聞いている。壁式で強風を受けるとプラットホームもそれに耐えるだけの工事をしなければいけない。
- (組) 南武線オフィスの環境だったり設備の変化というのはあるのか。
- (会) 現段階では検討はない。

【TIMSによるドア扱いについて】

1. TIMSによるドア扱いについて導入に至った経緯、メーカー・社内による検証結果を含め安全上問題ないとする根拠を明らかにすること。

会社回答：ワンマンドアスイッチ（タッチパネル式）の必要な検査や確認を行っていると聞いている。

- (組) 申6号交渉でも議論したが、なぜ導入することに至ったのか経緯を教えていただきたい。
- (会) 変革2027の中の考え方になっている最新の技術を広く活用することで、置き換え可能な仕事の機械化を行うところがある。最新の技術ということで、効率的でサステナブルな最新の技術を投入しながらワンマン運転を拡大していくということで導入する。
- (組) 今まで他会社線で良くある物理スイッチ、それと同じレベルで出来るというお考えか。
- (会) **同じレベルの仕組み**だということは我々も聞いている。
- (組) トライアル中、お客さまを挟んでしまったり、不都合なことが起きたりということはあるか。
- (会) 今のところそういう状態ではないと聞いている。実際添乗で見させてもらったが、今のところ挟んだというところは見えない。
- (組) 駆け込んできて危ないという場面もなかったか。
- (会) 全くなかったというわけではないが、再開閉ボタンを上手く使って操作していた。
- (組) 前回メーカーで検証結果はどうか質問させてもらったが、検証した結果というものはあるか。
- (会) メーカーは必要な検査等は行っている。工場とか現車での試験を通じて検証を行ったところ、使用上問題ないということで回答を受けている。
- (組) 社内による検証結果で、**物理スイッチと同レベルであると、安全上問題はないという認識か。**
- (会) **その通り。**
- (組) TIMSによるドア扱いで懸念される問題は今のところないという認識か。
- (会) 最新技術なので“慣れ”は必要だなというところは感じている。
- (組) 大きな変化であると思うので現場から様々な意見は上がっていると思うが、把握されている意見とかTIMSのドア扱いに関して何か持っていれば教えていただきたい。
- (会) 慣れるまではという声は現場からあるということは把握している。出来るだけ触る回数を増やしてあげたいというところでシミュレーターを使って環境を整えたいと考えている。南武線オフィスと調整しながらコミュニケーションを取って進めていきたい。

YOKOHAMA MAIL NEWS



2025.01.08 No. 025

- (組) メーカーは動作確認や耐久試験に問題なければ問題ないと言う。現在、京浜東北線も車両の改造を行っているが、上のモニターを見ながら目視出来ないどこにボタンがあるか分からない状態でボタンを押してドア扱いをすることになる。TIMSを確認すればモニターから目線は切れる。人間工学に基づいて設定された装置なのか。
- (会) 人間工学とかというところまでは手持ちがないのでお答えできない。私鉄の部分を見させていただければ当然同じように上部にモニターがあって下部に物理スイッチがあるということで、そこは変わらない。
- (組) 物理スイッチは目で見なくても扱える。だから我々はずっと物理スイッチにすべきではないかと主張している。この点は非常に重要なことなので、調べて回答をいただきたい。

2. 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) 乗降用モニターの議論をしたが、故障時映らなくなって確認ができなくなった場合の取扱いは。
- (会) ITVの話があったが、故障時の取扱いは変わらない。今回は地上側と車両側があり色々な故障のタイプがある。定例訓練の中で、社員に色々な手順があることを示していく。
- (組) 詳細は決まっておらず、決まり次第周知するのか。決定していることを明らかにすべき。
- (会) 故障判断をしていく部分では変わらない。様々な条件があり定例訓練の中で示す。手順はあらかじめ決まっている。**社員の皆さんに平等に示す。**
- (組) 私は駅社員だが、私にも平等に教えるのか。駅にも乗降用確認モニター故障時の取扱いとTIMS故障時の取扱いを周知しているのか。
- (会) **駅の皆さまには12月に営業指導から通達は出している。**川崎では今日からワンマンについてJESS含めて実施している。八王子支社にも関わっている話で、連携していく。ワンマンで駅の取扱いが変わる部分は訓練で周知している。
- (組) 社員に平等に教えなければいけないと言うところが理解できない。どういうことなのか。
- (会) 定例訓練の中で色々な取扱いは周知する。これから定例訓練は行う。
- (組) 手順はあらかじめ決まっていて、団体交渉で示せないのは何故なのか。
- (会) これから定例訓練の中で周知する。駅は支社が通達で12月中に取り扱いについては教育の中で示すとしている。
- (組) 訓練はいつまでかかるのか。
- (会) 12月中に何度か開催、支社も出席する。駅に教育の話をしている。乗務員についてはワンマン開始までの時期があるので、その中で順次お知らせしていく。
- (組) 労働組合に提案した理由は何か。提案したのはただの口実なのか。手持ちがない、明らかに出来ないでは議論が出来ない。

議論が成立せず交渉が一旦中断！

会社は不誠実な回答を連発！！