



申10号「ワンマン運転の拡大について」に関する申し入れ第2回交渉を行う!①

第15項 ワンマン改造を行う場合は、乗務員を守る機能を確保すること。

《確認事項》

- ・1992年成田線での踏切事故を教訓にした乗務員の命を守るための車両構造の考えは今後も持ち続けていく。
- ・車両改造を行う場合、著しく機能が落ちることがないように行う。車両新造はレスキューの範疇で乗務員の命を守る構造にする。
- ・防犯の視点も持って、物理的にお客さまと遮断できる構造や設備を整備する。
- ・中編成、長編成は、物理的に乗務員室と客室が遮断する構造になる。

第16項 多言語放送に対応した自動放送装置及び一括・自動制御できる空調装置を導入すること。

《確認事項》

- ・運転士が運転業務に集中できる環境整備を行っていく。
- ・インバウンドの対応を行い、英語に対応した自動放送装置や車内ディスプレイの整備を行う。
- ・車両の新造にあたっては、自動制御できる空調装置の整備をしていく考えである。

第17項 優等列車（新幹線含む）、非貫通列車についてはワンマン運転を行わないこと。

（会社の主張）

- ・省令上は問題なく実施できる。
- ・優等列車、非貫通列車だからワンマン運転を行わないというものではない。
- ・線区・区間の個別特情を見て判断する。
- ・乗務員が担っている業務やホームドア整備、編成両数、サービスのあり方、社会情勢などを見て判断するものであり、すぐにできるものではない。

（組合の主張）

- ・優等列車等は、車内秩序の維持や乗客への安心感を得るためにワンマン運転を行うべきではない。
- ・東海道新幹線での殺傷事件もあり、世間的に受け入れられるものではない。
- ・非貫通列車は、車内トラブルやトンネル、災害発生時における課題・問題点の解消がされていない。
- ・運転士一人で行うのは現実的ではない。

**ワンマン運転を行うためには高い壁があり、世間的にも関心が高い!!
線区・区間の個別事象ではない!!受け入れられない!!**

第18項 短編成と中・長編成のワンマン方式を、同一区間において混在させないこと。

（組合の主張）

- ・同一区間に短編成ワンマンと中編成ワンマンが混在すると、乗降の仕方や運賃収受の仕方が異なり、乗客が理解しにくい。
- ・運転士の取扱いが異なることから、乗務中のミスにつながっていく。

（会社の主張）

- ・同じような問題意識は持っている。
- ・お客さまが困らないようにしないといけないので検討をしている。
- ・現状においても、ワンマンとツーマンが混在しているので考え方は同じである。

適正な輸送量を確保することと、お客さまに分かりやすいサービスの観点から検討していくことを確認!!

～②へ続く～