



## 千地申 第3号 「内房線、外房線、鹿島線におけるワンマン運転の実施について」 に関する団体交渉を行う！その①

1. 本施策により行路移管と異動が想定されるため、職場での異動の規模感を想定した前広な面談を実施し、本人希望や家庭状況等を考慮して、社員が働きがいとモチベーションの向上が実感できるように実施すること。

(会社の回答)

社員の異動については、任用の基準に則り取り扱っているところである。  
 なお、社員の希望については、個人面談等で前広に把握しているところである。

(特徴点)

- ・本施策で生じる車掌の要員は、半減までとはいかないが鴨川運輸区の規模感が一番大きい。木更津運輸区は、君津以南担当行路分が減る。佐倉運輸区は、要員数はそれほど変わらない。
- ・行路移管は検討中。要員に関しては、運用ができてからとなる。
- ・秋の個人面談については、内容は変わらずワンマン施策の面談と同時に行うかは検討中。

2. 行路移管を実施する場合は、異動後の教育体制を考慮して、ダイヤ改正前に段階的な行路移管と人事異動を実施し、職場での負担軽減に努めること。なお、ワンマン運転実施後も現行の運転本数を維持すること。

(会社の回答)

社員の異動については、任用の基準に則り取り扱っているところである。  
 なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

(特徴点)

- ・行路移管については、段階的に区の体制も考慮して検討する。
- ・ワンマン運転実施後も、運転本数は現行を維持していくが、現行ダイヤとは異なる。
- ・運転士の連続乗務時間に変更はない。



3. 乗務員や車両の運用を考慮して、乗務員基地を上総一ノ宮に新設すること。

(会社の回答)

乗務員基地については、効率的な業務執行体制の構築、輸送の安定性向上を目的として検討していくこととなる。

(特徴点)

- ・現段階では、上総一ノ宮に乗務員基地を新設する可能性は、ゼロではないが、検討段階ではない。
- ・車掌は、効率的運用ができるが、運転士は効率的ではない。

4. お客さまへの周知方法・期間を明らかにすること。また、関係職場への説明も同時に行うこと。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- ・お客さまへの周知については、ダイヤが決まっていないため未定。半自動ドア等の取扱いについては、来年になる。
- ・久留里線のような、冊子を用いての周知については、今施策では想定していない。
- ・社員向けの周知と訓練については、Q&Aなども用いて早急に行う。

5. ワンマン運転に関するお客さまからのご意見については、支社と職場で連携をとって回答できる準備を行うこと。なお、最終的に職場で回答が困難になった場合は、支社が責任をもって回答すること。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- ・ワンマン施策に限らず、職場と連携をとって行い、職場で回答が困難になった場合は支社が責任をもって回答する。

その②へ



## 千地申 第3号 「内房線、外房線、鹿島線におけるワンマン運転の実施について」 に関する団体交渉を行う！その②

6. 本施策実施にあたり、自治体や学校と連携を取りイベントやテスト期間等の行事を把握し、時々に応じて車掌を乗務させる運行体制を執ること。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、線区の特情等を踏まえ、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- 現在でも、自治体や学校と連携を取っており、行事等の把握に努めている。
- 多客時の対応として、臨時や増結の運用に変更する場合は、209系のツーマン運転およびE131系の増結(2両→4両)で対応する。

7. ワンマン運転時の停車時分を拡大すること。また、機器整備時間を考慮し折り返し時間に余裕を持たせること。

(会社の回答)

列車ダイヤ等については、お客さまのご利用状況に合わせた列車時刻の設定、各駅における列車接続等の様々な要素を考慮しながら作成していく考えである。

(特徴点)

- 停車時分を拡大する考えはない。
- 検討段階の列車ダイヤでは、折り返し時間の最短は5~6分のももある。



8. 安全の観点から走行中は車内放送を行わないこと。また、動物との衝突により車両に破損の恐れがあるため、乗務員の情報を最大限考慮した運転方法とすること。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- 運転士は停車中も含め、放送をしない。緊急時のみ放送する場合がある。
- 乗務員の情報と指令の考えを一致させて、早期運転再開に努める。
- 内房線で多発しているが、外房線や南線でも発生しているため、順次対策を講じていく。



9. ワンマン機器の故障時等に備え、木更津運輸区・鴨川運輸区・佐倉運輸区の車掌に訓練を行うこと。

(会社の回答)

必要な教育・訓練は実施していく考えである。

(特徴点)

- 運転士は、現車訓練を11月以降実施する。車掌についても検討している。



10. 停止位置目標の設置箇所や色等、組合員の意見を基に見直しや移設を行うこと。また、停止位置修正を行う際の目標物を設置すること。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- 停止位置目標の色は、黒で変更はしない。見えづらい箇所については、現場の意見を集約中だが、すでに改修する事が決まったものもある(浪花駅上り)
- 停止位置修正を行う場合は、エンド交換をして行うが、目標物の設置はしない。



## 千地申 第3号 「内房線、外房線、鹿島線におけるワンマン運転の実施について」 に関する団体交渉を行う！その③

11. 介助の必要なお客さまをご案内する際は、最前部の扉から乗車させること。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- ・持ち帰り、検討する。



12. 本施策実施後、お客さまに定着するまでの期間、案内要員として車掌を添乗させること。

(会社の回答)

ワンマン運転の実施にあたっては、必要な対応を行っていく考えである。

(特徴点)

- ・案内や改札業務を含めて検討する。



13. E131系にATS-SNを搭載しないことについて、考え方を示すこと。なお、車両センター構内での入換に対する保安を強化すること。

(会社の回答)

現行設備で対応されたい。

(特徴点)

- ・車両には自動発報装置やTE装置を搭載しており、信号所には防護無線を設置した為、ATS-SNは搭載しない。併発事故が起こりそうな箇所については、ATS-Pとは限らないが何かしらの対策が必要だと認識している。

14. 「移動禁止システム」ならびに「簡易型駐車ブレーキ」の取り扱いは、関係する社員の教育を十分に行った後に使用開始とすること。

(会社の回答)

必要な教育・訓練は実施していく考えである。

(特徴点)

- ・「移動禁止システム」の取り扱いは、関係する社員全員に浸透してから使用する。
- ・「簡易型駐車ブレーキ」は、千葉支社では使用実績はない。現在作業マニュアルを作成中で1ヵ月～1ヵ月半で完成予定。その後、現車訓練とハンドル訓練を行う。

15. 施策実施以降も労使が検証し、業務に問題や変更点が生じた場合は労使から提起を行い、協議し改善すること。

(会社の回答)

具体的な提起がある場合は「労使間の取扱いに関する協約(平成30年10月1日締結)」に則り取り扱っていく考えである。

お客さまに信頼され、組合員が安全で安心して働きがいの持てるワンマン運転を実現するために、施策実施後も千葉地本は検証を行っていきます。  
コロナ禍による未曾有の経営危機を、組合員一丸となって乗り越えていこう！