



「安全と収入確保に向けた政策提言実現」 に関する団体交渉を行う！その①

1. 内房線、外房線で連続発生している動物等による列車衝突に対し、乗務員と指令員相互で運転再開に向けたマニュアル・フローを新たに作成し活用すること。また、運転再開時は徐行運転とし、安全な箇所では車両点検を行うようにすること。

(会社回答)

列車と動物等と衝突した場合の取り扱いについては、状況に応じて対応することとなる。

【議論内容】

- (組合) まず現在、動物対策で実施しているものと今後、実施予定のものについて明らかにすること。
- (会社) 現在は他支社の実績も参考に数種類の忌避剤の散布や、「害獣王」という物や蜂の音がする忌避装置の設置をしている。出現状況を定点カメラで観測もしている。今後は、E131系に忌避音を発する装置を搭載することを検討している。
- (組合) 動物等と衝突する頻度の推移は？
- (会社) 2020年の10月が30件とピークで、11月以降減少傾向にある。
- (組合) 運転再開までの平均時分はどれくらいか？
- (会社) 平均10～20分。運転士からの情報提供を基に指令員が判断する。巻き込んでしまった場合等、一番怖いのは高さ調整弁棒(LV)が損傷する恐れがあるので、そのような場合は最徐行25km/h以下で次駅や安全な箇所まで移動させ、下回りを点検してもらっている。
- (組合) 運転再開に最低限必要なポイントをまとめた運転士・指令員共通のマニュアルがあると、やり取りが円滑になるため作成すること。
- (会社) 指令員には動物等との衝突に限定したものではないがマニュアルがあり、活用している。運転士と共通のマニュアルは作成する考えはないが、ワンマン運転用の異常時取扱いマニュアルを作成している。一方で運転士に、車両に関する知識を向上させるため今年度から新人運転士に車両研修を実施し始めた。
- (組合) 指令員に対しては動物等に衝突に特化した教育・訓練を実施しているのか？
- (会社) 業務中に様々な事象のシミュレーションのOJTをしていたり、マニュアル化され意思統一されている。動物等との衝突に関してはしっかり下回りを点検してから運転再開を指示している。

2. 動物等による列車衝突の際には、乗務員が点検のために車両から離れることにより、お客さま案内が不可能になることから、情報提供や注意喚起ができる自動放送を設置すること。

(会社回答)

現行通り対応されたい。

【議論内容】

- (組合) 回答からすると何も対策を取らないということか？
- (会社) E131系の異常時放送システムに「小動物との衝突」「徐行運転」「車両点検」の項目を追加した。音声案内と車内モニターに表示がされる。
- (組合) 数分間隔での繰り返しや、組合せ機能はあるのか？
- (会社) 繰り返しや組み合わせる機能はない。
- (組合) 肉声放送をすることも想定されるため、車掌にあるように運転士に対してもワンマン用の異常時放送マニュアルが必要ではないか？
- (会社) 現在配布しているマニュアルに参考として放送文を載せている。

その②へ続く



「安全と収入確保に向けた政策提言実現」 に関する団体交渉を行う！その②

3. ワンマン運転時に停止位置誤りが発生した場合、ホームに先頭車両が入っていることが確認できればその場でのドア扱いを可能とすること。なお、先頭車両がホームから出てしまい、エンド交換をして停止位置修正を行う場合はホーム終端まで移動してから、所定停車位置に戻すこと。

(会社回答)

事象によりケースバイケースとなるが、関係者間で連携をとり対応していくこととなる。

【議論内容】

- (組合) 基本交渉で先頭車両がホームに入っていることが確認できれば、その場でドア扱いをしてよいと言っていたが、その取り扱いに変わりはないか？
(会社) その通り。その場でドア扱いをする。
(組合) 先頭車両がホームに入っていることが確認できても、エンド交換をして停止位置修正をする場合はどのような時か？
(会社) エンド交換をして停止位置修正を指示する場合は基本的にホームにかかっていないとき。ただし、踏切等で戻せない場合はその場から発車させることもある。
(組合) 安全の観点から最後部車両の一扉でも開けることが可能なら、Dコックを扱って乗降して頂くことは変わらないか？
(会社) その取扱いは変わらない。
(組合) E131系に特化した取り扱いは？
(会社) 後方確認をすることが困難であるため、ホームに先頭車両が入っていることが確認できれば、その場でドア扱いをして良いという点。

4. 緊急事態が発生していることを、指令へ即時に知らせることができる機器を携帯させること。

(会社回答)

現行通り対応されたい。

【議論内容】

- (組合) ツーマン運転とは異なる認識はあるのか？バスで導入している異常事態を指令に通報できる機材の活用はこの間も求めてきた。
(会社) 客室内防犯カメラや全乗務員に防犯スプレー、女性乗務員と久留里線のワンマン運転時には防犯ブザーを携行している。バスで活用している機材のようなものは技術の進歩等にもよるが意見として聞いた。現行は業務用携帯電話の活用で対応してほしい。なお現在、SOSボタンを押すと指令と通話できる機能を開発中である。
(組合) 様々な事象が今日の議論でも想定されることから、シミュレータ訓練にワンマン運転を想定したメニューを設けるべきだ。
(会社) その通り。時期はまだ未定だが、シミュレーターにワンマンスイッチを追加していく。

その③へ続く



「安全と収入確保に向けた政策提言実現」 に関する団体交渉を行う！その③

5. ワンマン運転時の乗務員の負担軽減のために、木更津や上総一ノ宮での乗務員交代は段下げ交代とすること。また、乗務員の働きがい向上、幸福の実現のために、上総一ノ宮へ乗務員基地を新設すること。

(会社回答)

乗務行路については、就業規則等に基づき列車設定等様々な制約を加味し、作成しているところである。また、乗務員基地については、効率的な業務執行体制の構築、輸送の安定性の向上を目的として検討していくこととなる。

【議論内容】

(組合) 運行図表と乗務員運用が確定したが、最長で連続乗務する区間・時間は？

(会社) 木更津～安房鴨川間の2時間程度。鴨川運輸区は運用上の都合により便乗が多くなる傾向がある。持ちきりで便乗から本務になる場合、最短5分で折り返しになるものもある。折り返しが5～10分のは段下げ交代となる。

(組合) 我々はこの間、通勤条件の向上や効率的な運用に繋がるという考えのもと、上総一ノ宮に乗務員基地を新設することを求めている。

(会社) 千葉・銚子のように始点と終点に乗務員基地を置くことを基本としているが、佐倉や木更津のように運用面で中間地に設置することで効率的な運用にもなっている。鴨川での入換作業もあり、上総一ノ宮での新設が現段階で効率的ではないという考えだが、今後の輸送形態によっては検討することもあり得る。

6. 新型コロナにより運休している成田エクスプレスについては、収入並びにE259系の運転操縦機会の確保を図り、平日の通勤需要、土休日の観光需要に対応すること。また、運転を行う場合はご利用しやすい料金とすること。

(会社回答)

当社の持つ経営資源を引き続き有効活用していくとともに、様々な施策の実施を通じて、収入確保に努めていく考えである。

【議論内容】

(組合) 両国でシェアオフィスとしてNEX車両を活用したが、どうだったか？

(会社) 好調だった。テレワークなのでそこまで収益はないが、マスコミも注目をし反応も良かった。

(組合) 今後も継続していく事は考えているのか？

(会社) 状況を見て検討する。

(組合) 今現在、千葉運輸区がNEXの行路で持っているのは1往復だけ、ダイヤ改正以降も減便のまま運用していくのか？

(会社) 今の現状を踏まえれば、多分減便のまま。

(組合) 乗務頻度が減ってしまうので、私たちはライナー化を提唱している。また他支社が担当をしている行路を持ち替える考えは無いのか？

(会社) 承知しているが、ライナー化は費用対効果も含めて考えるとハードルが高い。増収目的という訳ではないが土休日に内房線・外房線において209系で臨時列車を走らせる。

(組合) その臨時列車はダイヤ改正初日からとのことだが、上総一ノ宮を9時台と11時台発の設定にしたのはご利用状況が良いという判断からなのか？

(会社) 手探りではあるが、切り替わるタイミングでお客さまに不便な思いはさせられない。慣れて頂くという意味合いである。また平日は、4月の春休み明けに内房線の朝の通学時間帯に2両編成を4両編成に立て替えをする予定。

(組合) 外房線の臨時はE131系の車内改札を蘇我運輸区が担当するとの事であるが、131系の車両マニュアルがなく、一切講習などの教育は受けていない状態では、お客さまの案内に不安を感じる声が出ている。フォローをしっかりとやって頂きたい。

(会社) そこは考える。

E131系でのワンマン運転実施に向け、各職場のプロジェクトメンバーを通じた意見・要望の集約ありがとうございました！

安心して働きやすい職場環境づくりのため実施後も安全を大前提として検証を行い、声を上げて行こう！

そして、黒字経営に向けて知恵を出し合い、雇用を守ろう！