



千地申
第4号

「中央・総武緩行線におけるワンマン運転の実施 について」に関する説明申し入れ

5月13日団体交渉を行う！①

1. 中央・総武緩行線においてワンマン運転を実施する目的と実施できる根拠を明らかにすること。

(会社回答)ワンマン運転は、線区や区間を限定せず、安全の確保をベースとして、業務を高度化し人口減少や技術の進展等の社会環境の急速な変化に対応しながら、お客さまが求める輸送サービスを提供していくため確立した技術等を導入し、拡大するものである。

(組合)中央・総武緩行線においてワンマン運転を実施する目的と根拠は何か？

(会社)ワンマン運転を実施するにあたり、必要な設備や準備が整ったので実施できると判断した。

(組合)通勤・通学の他に沿線でのイベント等で多くのお客さまが利用するが、どのように判断したのか？

(会社)線区の利用状況等を把握し、ワンマン運転を実施出来ると判断した。

(組合)提案時に車両改造と設備が整ったためワンマン運転を実施するとあったが、現時点での進捗状況は？

(会社)車両については、何編成か改造したものが導入されている。ホームドアに関しても整備は進んでいるが、全ての駅に設置されていないため、引き続き整備を進めている。

(組合)車両改造並びにホームドア整備はいつまでに完成するのか？

(会社)ワンマン運転開始までに整備する。乗務員からの声で、早く設置して欲しいという意見は把握している。

(組合)ワンマン運転実施にあたり、車両改造・ホームドア整備以外の他に設備等で準備していることはあるのか？

(会社)TASCの整備・指令と客室間の通話が出来ると装置・駅社員と乗務員が通話出来る装置等、必要なものを準備していく。

(組合)E235系の導入時期は？

(会社)E235系については、訓練等もあるので準備が整い次第となるが、運用開始時期については未定である。教育訓練の時期については、津田沼統括センター乗務ユニットと中野統括センター中野南乗務ユニットと調整していく。

2. 中央・総武緩行線においてワンマン運転を実施するにあたり、安全・サービスレベルが低下しない根拠を明らかにすること。

(会社回答)車載ホームモニタシステムや指令客室間通話機能等を導入し、必要な設備を整備しており、業務に必要な教育・訓練等を実施しているところである。

(組合)安全レベルを低下させないために、車載ホームモニタシステムや指令客室間通話機能等を導入して、必要な教育訓練を行っていくということでしょうか？

(会社)必要な設備を整備して業務に必要な教育・訓練を実施して安全を確保していく。

(組合)運転士の安全確認はどのように実施していくのか？

(会社)車載モニターを見て状況を確認してドア扱いを行う。また、机上訓練においてワンマン運転用の基本動作を教育していく。

(組合)発車後に列停が扱われた際の取扱いについては？

(会社)列停を認めたら停止手配を執るのは変わらない。発車後に扱われた場合は指令からの指示で停止する形になる。

(組合)モニターを確認してドア扱いを行うため、現場の声として「安全性が確保出来るのか」という不安の声があるが、安全性が低下しない根拠は？

(会社)ホーム上に設置してある複数箇所のカメラからお客さまの乗降を映しており、見えづらい部分もカバーが出来る。

そのため、車載モニターの視野も広くなり、安全レベルが低下することはない。

(組合)列車が遅延した際、津田沼行きの列車において、東船橋駅で千葉方面への乗り換え案内や西船橋駅混雑時の下総中山駅での乗り換え案内を実施しているが、ワンマン運転時はどのように対応していくのか？

(会社)自動放送での対応となるが今後検討していく。なお、案内用の自動放送があるので、異常時において活用し、停車中の運転士に肉声放送を行ってもらうこととなる。

(組合)異常時において、運転士が振替輸送の案内を行うのは厳しいと思うが、どのように対応するのか？

(会社)異常時の案内放送に関しては検討している。安全レベルの低下があってはならないので出来る範囲で行ってもらう。

(組合)指令客室間通話機能は、どのような場合に使用されるのか？

(会社)異常時等で運転士が運転台を離れる際に使用する。基本的に一定時間運転士が車警に回答出来なかった場合に指令と繋がりお客さまと通話出来る機能となる。また、運転士が回答出来ないケースは様々想定されるので、その際に指令とお客さままで通話出来るようになっている。

(組合)指令客室間通話機能について複数箇所ですべて同時に扱われた際はどうか？

(会社)回線が1つしかないため、複数箇所ですべて同時に通話をする事は出来ない。

その2へ



千地申
第4号

「中央・総武緩行線におけるワンマン運転の実施 について」に関する説明申し入れ

5月13日団体交渉を行う!②

3. 現在、首都圏管内においてワンマン運転を実施している線区の成果・課題を明らかにすること。また、車載モニターの性能について明らかにすること。

(会社回答)車載モニターについては、ホーム上にカメラを設置し、お客さまの乗降を確認する方式を導入することとなる。

(組合)車載モニター故障時の取り扱いについてを明らかにすること。

(会社)故障時の取り扱いについては今後検討していく。

(組合)車載モニターの性能は？

(会社)車載モニターの性能については、現在の画質以上は上がらないが、改善の余地はある。

(組合)車載モニターの映像はホームから映しているものになるが、カメラが汚れた場合等の取り扱いは？

(会社)関係箇所に連絡して対応する事になる。

(組合)画角調整はどのようにして行っていくのか？

(会社)乗務員職場の社員や設備・施設部門の社員が、日中帯だけでなく、夜間帯も含めて問題がないか確認している。

4. 中央・総武緩行線におけるワンマン運転実施までのスケジュールを具体的に明らかにすること。また、教育・訓練のスケジュールと内容を明らかにするとともに、ワンマン運転トライアルにも影響する観点から、ホームドア未設置駅へのホームドア設置と車両改修のスケジュールについて明らかにすること。

(会社回答)関係する乗務員への教育・訓練については4月から実施しているところである。なお、設備の整備等については、準備を進めているところである。

(組合)教育・訓練のスケジュールについて明らかにすること。

(会社)現時点では全て決まっていないが、進捗具合をみて判断していく。

(組合)職場では疑似ワンマンの区間は千葉駅～浅草橋駅まで行うと聞いているが、全区間で行う予定はないのか？

(会社)設備の進捗状況によるが、全区間で行う考えである。

(組合)折り返し手順の訓練を行う予定はあるのか？

(会社)今後実施していく予定である。津田沼乗務ユニットと中野南乗務ユニットで共通した訓練を取り組む方向で検討している。

5. 中央・総武緩行線におけるワンマン運転実施後の津田沼統括センター乗務ユニットの体制を具体的に示すこと。

(会社回答)業務執行体制については、現在検討中である。

(組合)ワンマン運転の実施により、運転士・内勤・管理者の体制となるが、具体的な配置は決まっているのか？

(会社)回答通り検討中である。

(組合)内勤に事務もいるが、事務の要員については変わらないのか？

(会社)様々な役割を担っている方々がいるが、そこを含めて検討中である。

6. 津田沼統括センター乗務ユニットにおける車掌の将来展望を具体的に示すこと。

(会社回答)「融合と連携」により、これまでの枠組みに捉われず、社員の活躍フィールドを拡大させていく考えである。

(組合)車掌は担務変更または異動になると思うが、どのようにコミュニケーションを取っているのか？

(会社)現在面談も始まっており、面談等を通じて希望を把握している。

(組合)4月の定例訓練にて管理者から説明があり、「車掌で異動希望を出せば他の事業本部を含めて車掌で異動出来る」と言われているが、どうなのか？

(会社)面談等を通じて個人希望を把握している所である。

(組合)今施策で、車掌(運転士資格のある社員も含む)について、他の乗務ユニットへの異動の規模感を明らかにすること。

(会社)全体の体制も含めて検討していく。

(組合)1on1ミーティングの場で希望を伝えてもいいのか？

(会社)社員・管理者のコミュニケーションの考え方は変わらない。

希望等の変化があれば管理者に伝えて欲しい。



千地申
第4号

「中央・総武緩行線におけるワンマン運転の実施 について」に関する説明申し入れ

5月13日団体交渉を行う！③

7. 津田沼統括センター乗務ユニットにおける車掌のキャリアプランや希望の把握について実施方法を具体的に示すこと。また、休職中の組合員・社員のキャリアプランや希望の把握について実施方法を具体的に示すこと。

(会社回答) 社員の状況等については、面談等を通じて把握しているところである。

(組合) 産休・育休で休職している組合員・社員もいるが、どのようにキャリアプランや希望を把握しているのか？

(会社) 産休・育休で休職している方については、会社としてコミュニケーションを取っている。

(組合) 直接本人に連絡してやり取りをしているのか？

(会社) 本人と管理者で面談等を行っている。

(組合) 職場からの声で、面談において第一希望から第三希望まで車掌を希望したが、「ダメだ」と言われた。

(会社) 希望の書き方についての決まりはない。管理者の思いとして、他の事へのチャレンジや成長してもらいたいという思いがあった上で、言っているのかもしれない。

8. 中央・総武緩行線ワンマン運転実施に伴う駅の業務内容を具体的に示すこと。また、駅社員への教育・訓練等のスケジュールについて明らかにすること。

(会社回答) 駅・乗務員間の連絡手段として通信用アプリの使用を検討しているところである。
なお、業務に必要な教育・訓練等は実施していく考えである。

(組合) 駅・乗務員間の連絡手段として使用する予定の通信用アプリは何を使用するのか？

(会社) 正式に何のアプリを使用するのか決まっていない。

(組合) 津田沼駅ではワンマン運転の掲示は出されているが、乗務ユニットとの乗務者も含めて説明がされていない。駅社員への周知・訓練等についてどのように考えているのか？

(会社) 駅社員に対しての周知については、今後行っていく考えである。

9. ワンマン運転開始後の運転時分・乗降時分・折り返し時分についての考え方を明らかにすること。

(会社回答) 列車ダイヤについては、お客さまのご利用状況にあわせた列車時刻の設定等、様々な要素を考慮しながら作成しているところである。

(組合) ワンマン運転が開始されれば、運転士のドア扱い時間は確実に増加すると考えられる。また、今回のダイヤ改正で運転時分が拡大したが、施策実施によってさらに運転時分を見直す考えはあるのか？

(会社) 列車ダイヤについては、お客さまのご利用状況や様々な要素を加味しながら設定している。
次期のダイヤについては、これから検討していく。

(組合) 機器整備について、行き先・自動放送も運転士が設定していくことになるが、現状三鷹で最短5分、千葉で最短6分折り返しとなっているが、折り返し時分の見直しはするのか？

(会社) ダイヤに関しては、お客さまのご利用状況等様々な要素を加味して作成している。現段階ではお伝えするのは難しい。

10. ワンマン運転開始後の行路数・乗務距離についての考え方を明らかにすること。

(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、作成していくところである。

(組合) ワンマン運転開始となれば、今まで以上に運転士の負担が増加すると職場の声として上がっている。
行路数・乗務距離について現段階でどのように考えているのか？

(会社) 運転士の負担軽減については検討している所である。

(組合) ワンマン運転になる事を踏まえて、津田沼から千葉を回して三鷹に行く行路が今回のダイヤ改正で無くなった。
来年のダイヤ改正時に現場からの意見を踏まえて行路作成を行って欲しい。

(会社) 今後も規則等を踏まえて作成していく。



千地申
第4号

「中央・総武緩行線におけるワンマン運転の実施 について」に関する説明申し入れ

5月13日団体交渉を行う！④

11. 停止位置修正時の取り扱いについて明らかにすること。

(会社回答)各種マニュアル等に則り取り扱うこととなる。

(組合)現状先頭車の先端が鉄柵を超えたら指令に後続列車の抑止を依頼して、抑止完了後に停止位置修正を行うとなっているが、ワンマン運転実施後は取り扱いが変更になるのか？

(会社)現状の取り扱いと大きな変更はない。

(組合)出区時、ホーム据え付けの際に停止位置修正が必要になった場合の取り扱いについては？

(会社)まだ決まっている事はないので、しっかり整理した上で各種マニュアルを作成していく。

(組合)車掌がいるので、ホーム上の安全確認を行い、そのまま退行して停止位置修正が行えるが、ワンマン運転時は出来なくなる。先行してワンマン運転を行っている線区ではどのように停止位置修正をしているのか？

(会社)ケースバイケースなので、指令に連絡して、指令の指示にて退行する場合もある。

(組合)後方が見えない状態で退行すると安全上問題ではないのか？

(会社)安全の観点で言えば、ホームドアがなくてお客さまが転落する恐れはない。それ以外にも安全を阻害する要素もないので、指令に抑止依頼して、抑止完了後に退行する形となる。

12. 車いす等の対応についての考え方を明らかにすること。

(会社回答)車いす等をご利用のお客さまへの対応については、これまでと同様の対応をすることとなる。

(組合)8項にて駅・乗務員間の通信アプリについては検討中となっているが、車いす等ご利用のお客さまへの対応はどのように考えているのか？

(会社)基本的には今までと同じ対応となる。駅と乗務員間の連絡については、導入予定の通信アプリの内容に紐づけて運用していく考えである。

(組合)現状ワイヤレスマイクで案内を行っているが、先行してワンマン運転を行っている南武線では駅社員がピブスを着用して案内を行っている。

(会社)南武線でのピブスを着用して案内していることは情報として把握しており、検討・調整を行っている。

(組合)中央・総武緩行線には委託駅も多くあるが、決まり次第情報を共有していくのか？

(会社)その通りである。何か必要な変更点が発生すれば共有していく。

13. 乗降終了表示の取り扱いについて明らかにすること。

(会社回答)関係通達等に則り取り扱うこととなる。

(組合)南武線ではホーム上のカメラに向けて乗降終了表示を出している。常磐緩行線はバディコムを使用して運転士と駅社員の通話で乗降終了表示を出している。中央・総武緩行線ではどのように取り扱うのか？

(会社)現在検討中である。

(組合)首都圏本部の御茶ノ水駅・新宿駅では終日乗降終了表示を掲出しているが、ワンマン運転実施後も掲出するのか？

(会社)千葉支社内については、支社で調整していて、首都圏本部管内でも同様に調整中である。

(組合)水道橋駅でイベントがあった際に延発依頼を駅が車掌に直接伝えているが、ワンマン運転実施で変更されるのか？

(会社)首都圏本部と調整中である。



その5へ



千地申
第4号

「中央・総武緩行線におけるワンマン運転の実施 について」に関する説明申し入れ

5月13日団体交渉を行う！⑤

14. 発車後の触車やドア挟まりが発生した際の責任の所在を明らかにすること。

(会社回答) 現行通り対応することとなる。

(組合) ワンマン運転によりお客さまからドア扱いに関するご意見が多くなるのではないかと不安の声が上がっている。

ワンマン運転実施後もドア扱いを行った運転士に対して状況確認を行っていくのか？

(会社) ワンマン運転になったとしても変わることはない。何かあれば状況は確認していく。

(組合) 飯田橋駅A線・浅草橋駅A線は前方から駆け込んでくるお客さまが多いが、起動開始後は前方注視でいいのか？

(会社) ワンマン運転になる事で、自分でドアを閉めてモニターで閉めた事を確認して発車する事が出来る。起動開始前に異常がない事をしっかり確認した上で起動してもらいたい。**起動開始後は前方注視となる。**

(組合) ホームドアの隙間等の死角でドア挟まりが発生した際に運転士が気付けない可能性があるため考慮出来ないのか？

(会社) センサーがない所もあるため、起動開始まではしっかりとモニターを見て欲しい。そのため基本動作を身に着ける事がポイントになる。体で覚えてもらうために訓練をしっかり実施していく考えである。

15. 車載モニター故障時や通信異常等でドア扱いやホーム上の安全確認が出来ない場合の取り扱いについて明らかにすること。

(会社回答) 各種マニュアル等に則り取り扱うこととなる。

(組合) 車載モニター等が故障した際は運休扱いになるのか？

(会社) **今後マニュアル等で整備していく事になるが、駅・指令・運転士総体で状況を判断して、運休するのか運転継続にするのか判断していく。**

(組合) 他のワンマン線区で列車が運休になるような事象は発生しているのか？

(会社) 詳細まで把握できていないが、お客さまにご迷惑をおかけする大きな事象が発生したとは聞いていない。

16. ホームドアのタイムアウト時および一部故障時の取り扱いについて明らかにすること。

(会社回答) 各種マニュアル等に則り取り扱うこととなる。

(組合) 今後幕張駅中線にホームドアを設置後、ホームドア故障時の対応訓練を行うのか？

(会社) 検討中であるが、設置後訓練を行う方向で考えている。

(組合) 東千葉のホームドア訓練施設で訓練を行う考えは無いのか？

(会社) **職場からの距離が近いことや、実物もあることから、訓練を受ける側の負担を考え、幕張駅で検討している。**

(組合) ホームドアの訓練は年間何時間程度、何回以上実施しなければならないという決まりはあるのか？

(会社) 特に決まりはない。職場によって変わってくる。

(組合) 将来的に東千葉のホームドア訓練施設で訓練を行う考えはあるのか？

(会社) 全く無いわけではない。

17. 営業列車から回送列車になる場合の車内貫通実施方法について明らかにすること。

(会社回答) 実施方法については、現在検討しているところである。

(組合) ワンマン運転実施後は運転士がドア閉めを行うのか？

(会社) 調整中である。

(組合) 駅社員がドア閉めを行う事もあるのか？

(会社) 調整中である。

(組合) 運転士がドア閉めを行う際に運転台選択スイッチが

「後・後」の場合は物理スイッチは使えないのか？

(会社) 「後・後」の状態では物理スイッチが使えると思うが改めて確認する。





千地申
第4号

「中央・総武緩行線におけるワンマン運転の実施 について」に関する説明申し入れ

5月13日団体交渉を行う！⑥

18. 人身事故および踏切事故発生時等で、運転士が車両を離れなければならない時の対応方について明らかにすること。また、警察や消防への通報体制について考え方を明らかにすること。

(会社回答)各種マニュアル等に則り取り扱うこととなる。

(組合)人身事故や踏切事故発生時等の対応についてどのように行っていくのか？

(会社)エリア総体で対応していく。例として、南武線で発生した人身事故の際には、南武線オフィスからや駅からも駆けつけて対応したと聞いている。

(組合)人身事故発生時の話が出されたが、ツーマン時よりも運転再開するまで時間は延びたのか？

(会社)場所にもよると思うが、運転再開時間が延びたという話は聞いていない。

指令からの運転再開見込み時間についても見直しをしている。

(組合)事故等が発生した場合は運転士が警察・消防への連絡を行うのか？

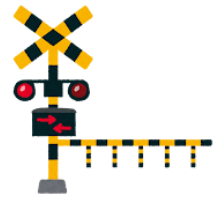
(会社)その通りである。

(組合)運転士が負傷し、動けなくなった場合どのように対応していくのか？

(会社)色々なケースがあると思うが、指令も警察との連携・ネットワークを持っているので、指令から警察に連絡を行うこともあり、近くに住んでいる社員を呼び出す等で対応していく。

(組合)ワンマン運転実施によって運転士の負担は増加する事が想定される。また、中央・総武緩行線は遅延やトラブルが多いため、異常時対応の遅れが危惧されるため対策を検討すること。

(会社)異常時については、社員総体で対応する。



19. 大規模災害時等、お客さまを避難・誘導する必要がある際の取り扱いについて明らかにすること。

(会社回答)引き続き、各事業本部総体で対応していく考えである。

(組合)ワンマン運転により運転士一人で対応することになるが、避難・誘導の対策について明らかにすること。

(会社)車両に簡単に組み立てられる避難梯子を搭載している。駆け付け体制も含めて、総体で対応していく考えである。

(組合)4月30日に通達の一部改正に伴い、大規模災害等が発生した場合には30分以内に責任者を決めて対応していく形になったが、責任者のもとで運転士も避難・誘導を行っていくことになるのか？

(会社)責任者が指名されたら、責任者の指示のもと運転士も避難・誘導を行なうこととなる。

20. 中央・総武緩行線ワンマン運転実施にあたり関係する自治体やお客さまに対しての周知方法について明らかにすること。

(会社回答)引き続き、必要な周知等については実施していく考えである。

(組合)プレス発表後、自治体やお客さまからご意見はあったのか？

(会社)自治体からは現時点では聞いていない。

(組合)津田沼乗務ユニットにおける周知PTの活動内容を明らかにすること。

(会社)安全啓発のティッシュ配布や啓蒙活動が中心である。会社はPTとも連携を図りながらお客さまへの周知を図っていく。

(組合)他のワンマン線区で導入時に周知を行ってきた特徴的な取り組みはあるのか？

(会社)津田沼乗務ユニットで立ち上げているPTも南武線や横浜線の職場と意見交換し、参考にしながら活動している。

**ワンマン施策によって安全・サービスレベルの低下があってはならない！
職場で議論を積み重ね、安全で働きやすいワンマン施策をつくり出そう！**

職場からの声をもとに、より安心して働ける職場をみんなで
創り出していこう！！