



申7号「ワンマン運転の拡大について」に関する説明申し入れ第3回交渉を行う!

第13項 ワンマン運転に伴う、旅客対応、異常時の運転取扱いについて、短・中編成が中心の線区、中・長編成が中心の線区ごとに明らかにすること。

【異常時の運転取扱い】

- 短、中編成ワンマン線区における異常時の運転取扱いに関しては、現在も運行している仙台空港アクセス線や短編成ワンマン列車の取扱いをベースとしていく。
- 中編成の車載カメラ故障時は、別アングルのカメラに切り替えて使用できないかなど、これまでのマニュアルで対応出来ない所などを検討中である。
- 長編成が中心の線区における異常時の運転取扱いに関しては、車掌がいなくなることで、現行の取扱いのどこが変わるのか確認している。
- 各区所で作成するマニュアル等は、ワンマン運転に依りて変更が発生する。
- 人身事故、踏切事故、列車防護の取扱い方は現行と変わらず、初動は乗務員となる。
- 車内急病人、車内トラブル、乗務員疾病、退行運転、推進運転の取扱い、非連動運転、防護無線故障時等の取扱いは、ケースバイケースであるが、基本的な仕組みは変わらない。
- グリーンアテンダントとの連絡・対応の考え方は現行と変わらない。委託業務の拡大があるかについては回答を持ち合わせていない。
- 列車火災時の避難誘導については、今までどおりと変わらない。
- ワンマン解除の取扱いは、朝通勤や混雑時だけ行うことなどは考えていない。
- 鉄道はヒト、モノ、ルールで動いている。今回抜本的に仕事の仕組みが変わるのではない。ベースにあるものに磨きをかけていく。

【旅客対応】

- 列車遅延や乗り換えなど、今はインターネットなどツールを活用し情報を得られる。車掌が乗務しないことから、駅員の対応にも変化が生まれる。
- 切符を目的地まで買って頂くのが前提。フェアゴール等の啓蒙活動に取り組む。
- 多言語放送は、235系の自動放送で増えている。しかし、ワンマンになったら放送しないわけではない。今でも運転見合わせ時など、多言語放送をしており大きく変わらない。
- 遺失物の取扱いは、ワンマン運転により変更するものではない。
- 列車走行中の車内秩序の維持は難しい。防犯カメラや非常通報装置を増やすなど取り組んでいる。
- 入換誘導の取扱いは、別途検討していくことになる。駅員や車掌が扱っているケースがあり、作業実態が変更になるため、作業実態に応じた対応となる。

第14項 今後の新車投入、車両入れ替えについては全てワンマン運転仕様となるのか明らかにすること。

- 新車投入だからワンマン仕様、自動運転対応だというわけではない。投入する線区のご利用状況に踏まえて決定していく。
- その線区においてワンマン運転が可能であると判断されれば、その時点で新車投入か、既存車両の改造かを決定する。車両の老朽化なども見ながら判断していく。
- 防護無線自動発報装置など、現在の技術で良い物は導入していく。将来もっと良い物が開発されればそちらもあろう。