



東地申第5号「首都圏本部におけるワンマン運転の実施 について」に関する解明申し入れ団体交渉を実施③

(会)ポスターは目で見える形で、車内放送で耳に聞こえる形で周知となる。

(組)身体が不自由な方、団体への説明、周知をするべきではないか。

②からの続き

(会)ワンマンに限らず、お客さま案内は必要と認識している。

(組)身体が不自由な方へ異常時の情報提供はツーマン運転より下がるのではないかと想定できる事は事前に対応するべきではないか。

(会)他支社のやり方含めて参考にする。確認

(組)営業統括センターはポスターを作るのか？また JESS も作成するのか？独自で作成しているものはあるのか？

(会)確認する。確認

7. 常磐緩行線のワンマン運転実施後、安全・サービスレベルがどのように変化するのか具体的に示すこと。

【回答】長編成ワンマン運転実施に必要な教育・訓練の実施及び車両の改造等により、これまでと同様の安全とサービスが確保できると考えている。

(組)運転士が走行中に放送をすることは禁止するべきである。

(会)会社として、「放送をしろ」と指導はしない。停車中にお客様が求める情報を提供するように指導する。しかし現場からの発意があれば禁止するものでもないとする。

(組)運転中に集中できないと考える。走行中の運転士の車内放送は禁止するのが安全最優先の考えではないのか

(会)リスクを一番考え、丁寧に話しながら進める。

(組)異常時の情報提供などサービスレベルはさがらないか。維持できるのか。

(会)さがらないと考える。そのために3月まで訓練を続けて今のサービスレベルを維持できる程度まであげる。

(組)発車時、車内モニター消灯後、ホーム抜け切るまでの間の安全の確保は運転士に課せられているのか。

(会)運転士の責任ではない。

(組)運転士が運転台を離れたときに、解錠ハンドル(D コック)を扱われたら、指令などが検知するシステムはあるのか。

(会)現在は無い。

(組)危険な事象につながるのではないかと懸念している。

(会)リスクを考え、関係箇所と議論をしていく。

(組)緊急事態発生時のフローは車掌がいる前提で作成されている。取扱いに変更はあるのか

(会)変更はない。フローにおいて車掌が行っていた役割は、運転士、指令、駅で協力して担うことが可能と考える。

(組)安全・サービスレベル共に維持・向上ができるという会社の主張に納得できない。継続議論をしていく。

《確認事項》

① 安全・サービスレベルの維持向上の部分について 認識の一致せず

② 運転中の放送については指導しない。

③ D コック反位時の知得については、システム・機能はないが課題がある。関係箇所に議論し周知する。

その④へ