



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⑤

10. 常磐緩行線のワンマン運転に伴い、東京総合指令室の業務内容等の変化を具体的に示すこと。

【回答】指令・客室間通話の対応を東京総合指令室にて行うこととなる。

(組) 指令員は指令・客室間通話機能の対応が増えるが、これに伴い要員は増えるのか？

(会) 特に考えていない。担当する線区が増えるなど変化点があれば考える。

(組) 常磐緩行線担当の指令員の作業ダイヤはいくつあるのか。

(会) 現行は2本の作業ダイヤがある。

(組) 車警が指令に転送された場合、指令が何号車を把握できない。指令員は不安である。

指令が対応する場合はお客さまに号車を聞くことになるが、車警付近に号車表記をするなど工夫が必要ではないか。

(会) 車内が混雑している状態で号車の確認は困難である。現時点ではこういった内容で対応となる。

(組) 指令・客室間通話機能は運転士が出られないときに転送されてくるという仕組みなのか。

(会) 10秒間運転士が応答しない場合、指令に転送される。

(組) 指令員が異常時放送をするのか。

(会) 基本的にない。常磐緩行線全列車に放送できるシステムではない。1列車のみ。基本的に放送は乗務員。どうしても乗務員が不在で放送できない時に指令から放送する。

《確認事項》

① 今回の常磐緩行線ワンマン施策により指令員の増員はない。

② 車警が扱われた時の号車把握については様々なやり方を通して号車を把握していく。今後の工夫が必要。

認識一致

11. 常磐緩行線のワンマン運転に伴う車両改造工事の進捗状況を具体的に示すこと。

【回答】常磐緩行線ワンマン運転の実施に係る当社車両の改造工事については完了している。東京地下鉄株式会社及び小田急電鉄株式会社については、現時点で概ね計画どおり進んでいると聞いている。

(組) 松戸車両センター所属の車両はすべてワンマン改造が終わったのか。

(会) 他社含めて運用上必要な本数については終了している。確認

(組) 今回のワンマン改造でJR車、メトロ車、小田急車など車種によって違いがあるか。

(会) 基本的にオペレーションに必要な機器は統一している。確認

(組) 乗務員が取扱いに著しく戸惑うような変化はないでよいか。

(会) ない。

12. 常磐緩行線のワンマン運転実施後の綾瀬運輸区の体制を具体的に示すこと。

【回答】業務に必要な要員は確保していく考えである。なお、詳細については成案になり次第示していくこととなる。