



2025.04.30 No.065

発行：JR東労組東京地本 業務部

東地申第
06号「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」
に関する基本申し入れ団体交渉を行いました(その3)

5. 車載ホームモニタシステムの地上装置が故障した場合の取扱いを具体的に示すこと。

回答：車載ホームモニタシステムの地上装置が故障した際には、乗務員の目視によるドア扱いを基本とする。なお、状況により駅係員による乗降終了表示を行う考えである。

(組)基本が駅係員の乗降終了表示でドア閉扉ではないか。

(会)曲線で全車両見えない駅は、乗降終了表示でドア閉扉となる。直線の駅は運転士の目視でドアを閉める。

(組)安全性は変わらないか。

(会)変わらない。直線の駅でも、多客で視認が取れない場合は、駅係員を手配し乗降終了表示でドアを閉める。確認

(組)乗降終了表示が必要な場合には、要員がいないことを理由に断らないか。

(会)委託駅を含めて必ず手配する。確認

(組)乗降終了表示はバディコムも含むのか。

(会)バディコムも含む。確認

(組)地上・車上故障の把握は出来るのか。

(会)車上故障では車両のモニターに故障ランプが点灯する。

6. 車載ホームモニタシステムの車上装置が故障した場合の取扱いを具体的に示すこと。

回答：車載ホームモニタシステムの車上装置が故障した際には、乗務員の目視によるドア扱いを基本とする。なお、状況に応じて必要な対応を行っていく考えである。

(組)車交出来る駅まで運転し、手配でき次第車交でいいのか。

(会)そうだ。基本は車交若しくは回送扱いとなる。終電はケースバイケース。確認

(組)フローチャートなど作成しているのか。

(会)フローを作成し、乗務員、輸送指令、情報指令、運用指令、複数の登場する人物でシミュレーションし地上・車上故障のフローのチェックを行った。確認

(組)安全レベルは下がるのか。

(会)変わらない。確認

7. ホームドア故障時の取扱いを具体的に示すこと。

回答：乗務員が分離モードにて乗降扱いを行う。

(組)ホームドアを閉めて車両ドアを閉める時は車掌スイッチで行うのか。

(会)そうだ。

(組)ホームドア故障時の取扱いのフローはワンマン運転によって変わるのか。

(会)変わらない。確認

(組)ホームドアが閉まらない場合、見通しが良い直線で係員を手配せずに運転士1人で車両ドア・ホームドアを閉めるケースはあるのか？

(会)これまでのホームドアが閉まらない取扱いと変わらない。運転士単独でのドア扱い、ホームドア閉めはない。確認

(組)分離モードイコール非連動運転になるのか。

(会)あくまで車両ドアが壊れた時に非連動運転は行う。現行の取扱いをベースにしている。取扱いは変わらない。

その4へ