

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7)

(組)3月15日までに全運転士に取扱いが出来るようにスケジュール感を持ってやっているか。

(会)そうだ。

(組)ワンマン開業に向けて現場の定期訓練は計画通り進んでいるか？

その6 16項の続き

(会)停止位置修正の訓練は3月行うが(18項で議論)それ以外は順調に進んでいる。

《確認事項》

① 施策実施までに全ての運転士がワンマン運転ができるように訓練している。個別フォローも継続的に行う。

② 現状で把握している問題点はクリアしている。

17.防護無線故障時について、直ちに列車防護係員を手配出来る体制を整えること。

回答:列車防護係員が手配できる駅までは、防護無線が故障した場合の取扱いに則り対応することになる。

(組)列車防護係員が手配できる駅とは具体的にどこを想定しているのか？

(会)綾瀬駅だ。我孫子駅で入区している乗務員がいれば我孫子駅もある。

(組)列車防護係員は綾瀬運輸区の社員でよいのか。

(会)基本はそうだ。

(組)我孫子運輸区の乗務員も考えられるのか。

(会)いきなりはない。今後の検討課題。お願いするのであれば必要な教育を行う。現段階では教育をしていない。

(組)列車防護係員を乗車時、ワンマンの機器が生きていればワンマン運転は継続か？

(会)ワンマン運転を行う場合もある。確認

18.停止位置修正時の取扱いはエンド交換を基本とすること。

回答:停止位置を修正する場合には、状況に応じて対応することとなる。

(組)取扱いを具体的に示すこと。

(会)大幅行き過ぎの取扱いは今まで通り。軽微な停止位置修正についてはホームの先端部に停止位置修正限界目標を設置して手前に止まった場合は、その場で停止位置を修正をする。停目の先にホーム上に貼ってある。超えていなければ、軌道回路境界位置目標は超えていない。

(組)基準は？

(会)連結面になる。

(組)規程には記載するのか？

(会)異常時運転取扱い手引きに長編成ワンマンの取扱いとして掲出するように現在調整中。

(組)停止位置修正限界目標を超えた時は、後続列車を抑止して修正するのか。

(会)そうだ。

(組)停止位置修正限界目標1点のみの確認か。

(会)そうだ。

(組)運転台を交換しないで停止位置を約10mほど修正する事は安全上問題ないのか。

(会)ホームドアがある事が一番の条件。問題ない。省令上のいわゆる微小な移動。最大でもホームの中という考え方。

(組)軌道回路境界位置目標は残すのか？

(会)懸垂式のみ撤去する。

(組)今後、ワンマン線区が拡大した時は、各線区にこの停止位置修正限界目標を整備していくのか。

(会)そうだ。