

TOKYO MAIL NEWS



輸送サービス労組 東京地本

JTSU-E TOKYO

2021.8.9
No.017



東地申第1号 8月5日開催

運転士による出区電車のドア開扉ならびに案内設定の

取扱い変更の延期・見直しを求める緊急申し入れ団体交渉を行う！

その1

1. 8月1日から実施予定の運転士による出区電車のドア開扉ならびに案内設定の取扱い変更は、準備不足であり輸送サービスの低下を招くことから実施時期を再考し、延期すること。

(会社回答)必要な教育・訓練は実施しており、準備不足という認識はない。

輸送サービス労組

会社

＜目的についての議論を行う＞

- ◆今回の会社が行う「始発列車の運転士によるドア開扉の試行について(以下、試行とする)」の目的は「お客さまの利便性や乗務員の働きやすさの向上及び今後のワンマン運転の導入等を見据えて、始発列車の運転によるドア開扉の試行を行う」とされているが間違いはないか。
- ◆今回「京浜東北根岸線・常磐緩行線・中央総武緩行線」の3線区でこの取扱いの試行を進めるに至った経緯を明らかにすること。
- ◆この試行について8月1日に実施する根拠を明らかにすること。
- ◆現在、運転士試験中であり、所定の取扱いと混同してしまう。
- ◆見習い養成は9月も続く。8月に行う根拠が全く見えない。
- ◆現在、夏季輸送期間であり、臨時列車も運行している。2020 東京オリンピック・パラリンピックも開催され、当初は臨時列車も想定されていた。現在は無観客となり臨時列車の運転も見直しされたがそれでも試行は行う予定でいたのか？
- ◆ワンマン運転の導入も目的とされているが、実施時期を明らかにすること。
- ◆実施時期も示せず、試行を行う意味が分からない。
- ◆試行を示されている3線区において必要とされるデータを明らかにすること。
- ◆試行を行う期間を明らかにすること。
- ◆京浜東北根岸線では9月中旬までと言われているが、3線区とも次期ダイヤ改正までなのか？

- ◆間違いはない。お客さまの利便性や乗務員の働きやすさの向上及び今後のワンマン運転の導入を見据えて行うものである。
- ◆ホームドア線区であることや出区本数、業務の中身、列車本数を検討し決定をした。
- ◆「この時期でなければならぬ理由はない」が試行についての目的を果たすために早めに行った。
- ◆運転士試験中は理解しているが、見習いも教導と乗務ができ、不安を解消できると考えている。
- ◆会社としては妥当な時期だと考えている。
- ◆試行については、目的を果たすために早めに行うことで決定をしている。貴側の主張は受け止めるが、会社としての判断である。
- ◆現段階で示せるものはない。しかし常磐緩行線はプレスや社員説明を行なっている。京浜東北根岸線や中央総武緩行線では現段階でワンマンは進めていくが、実施時期は示せるものがない。
- ◆貴側の主張は受け止めるが先ほど述べた通り、目的を果たすために早めに行なっているものである。
- ◆列車の遅れや出区の際エンド交換が必要な作業に要する時間、青出区などでの構内運転士との乗り継ぎ時間、出区を行い順方向へ発車をする際の準備の時間などである。
- ◆3線区とも次期ダイヤ改正までとなる。
- ◆そのようなことは聞いていない。確認する

実施時期の理由が
あまりにも現場の状況と
かけ離れている！

その2へ続く



東地申第1号 8月5日開催

運転士による出区電車のドア開扉ならびに案内設定の

取扱い変更の延期・見直しを求める緊急申し入れ団体交渉を行う！

その2

輸送サービス労組

- ◆東京メトロをはじめ他会社の車両の試行を行わない理由を明らかにすること。
- ◆東京支社としてメトロ車は、選択スイッチを返さなければドアが開かないことを知らないのか？知らないのであれば問題である。
- ◆ワンマン運転を実施していく場合、東京メトロを含めた他会社の車両はJR線に乗り入れないのか？
- ◆先ほどからワンマン運転の実施時期やメトロの改修工事等示せるものはないと回答しているが、その回答で現場では取扱い変更に関する試行が行われている。何のためのデータを取りたいのか？目的がはっきりしない。これが現場との溝であり、混乱や不安が生まれている。支社としてこの主張を受け止めるべきだ。

〈取扱い変更試行についての進め方の議論を行う〉

- ◆線区ごとのトライアルの実績(期間・回数・時間帯)を明らかにすること。
- ◆トライアル実施後現場との打ち合わせはどれくらい行われたのか明らかにすること。
- ◆実際に訓練での周知に問題があった認識はあるのか？

会社

- ◆トライアルを行いホーム据え付け後、選択スイッチを「後」位置にしなければ、ドアを開扉できないため今回の試行の対象から外した。
- ◆当然認識している。
- ◆東京メトロを含めた他会社の車両の改修を行い、進めていく考えである。しかし現段階で改修工事を行う時期について示せるものはない。
- ◆貴側の主張は受け止めるが会社としても、前段でも述べた通り、ワンマン運転を見据えて様々なデータを取り、課題の抽出や安全上の問題など解決に向けて進めていく考えである。

ワンマン運転実施時期も示さず、「取扱い変更の試行」を行う会社の進め方で現場は理解納得し、進めることはできるのか？

- ◆京浜東北根岸線は6月3日にトライアルを行い「大宮・東京・横浜」各支社と Teams を活用した会議を行なってきた。
- ◆中央・総武緩行線は6月上旬に「中野・三鷹駅」でトライアルを行い、6月上旬・下旬及び7月中旬・下旬と津田沼駅でのトライアルを行った。
- ◆常磐緩行線では6月に松戸・我孫子駅でトライアルを実施してきた。
- ◆時間帯は朝ラッシュや夕方の時間帯など線区の特情に合わせてパターンを組んで行なってきた。
- ◆各線区とも Teams を活用し、指導助役や指導担当と議論を積み上げてきている。
- ◆指導助役や指導担当を含め現場との調整や会議を積み上げてきているので、問題があるという認識ではない。

会社は取扱い変更の試行について問題がないという回答に終始する！

その3へ続く

TOKYO MAIL NEWS



EAST
TRANSPORT
SERVICE WORKERS
UNION

輸送サービス労組 東京地本

JTSU-E TOKYO

2021.8.9
No.017



東地申第1号 8月5日開催

運転士による出区電車のドア開扉ならびに案内設定の

取扱い変更の延期・見直しを求める緊急申し入れ団体交渉を行う！

その3

輸送サービス労組

- ◆現場では「取扱い変更の試行について」の説明を行った際、多くの乗務員から質問が出されたが、訓練を行っている指導担当や指導助役から「わからない」「確認する」という回答があり、支社に問い合わせをしているがその認識はあるのか？
- ◆「わからない」「確認する」と指導担当が答えているのに支社は現場が理解して説明していると思うのか？
- ◆支社またがりの取扱いとなるが、中央総武緩行線では津田沼駅での「運転士のドア扱いの試行」については調整中で9月から予定となっているがいつから行うのか？
- ◆津田沼駅での取り扱いが調整中であるならば調整ができてから始めるべきではないのか？
- ◆そのような進め方が現場では混乱を招き、取扱いのミスにつながる。現実にも事象も発生している。
- ◆運転士作業標準の「営業列車におけるドア開扉の要件」に、開扉させる全てのドアがホーム内に収まっており、その位置に柵などの支障物が無いこと。この要件は運転士停止位置目標または目視により確認すること、なおこれによれない場合は関係者間で打ち合わせを行うことになっている。しかし、今回はホーム上にレッドラインやブルーラインなどはつけられている。運転士作業標準の変更を行うのか？
- ◆京浜東北線、蒲田駅3番線・中線(北行ホーム)には新たに「運転士ドア開扉用停止位置目標」や「運転士ドア開扉用停止位置限界」なるものをつけられている。運転士作業標準にないものであり、勝手にそのような物をつけることは問題ではないのか？
- ◆その回答は問題である。試行であるから何から何までできるとはならない。そのようなことは内規や標準集に記載はあるのか？
- ◆議論してきたが改めて支社に求める。現場では目的もワンマン実施時期も分からない。訓練でも周知しきれず支社をまたがる問題も調整できていないのであれば、申し入れにあるように実施時期を再考し延期を求める。

会社

- ◆様々な質問が上がっているのは認識している。しかし、指導助役や指導担当のみなさんは、取扱いの変更の試行については内容を理解して説明をして頂いている。
- ◆会議を積み上げている。理解していただいていると認識している。
- ◆現在、千葉支社と調整をされており実施日についても決まっていない。
- ◆大宮・東京・千葉・横浜支社と調整をして進めているので津田沼駅に合わせるという考えはない。
- ◆貴側の主張は受け止めるが試行であるので安全上の問題は課題として支社に上げて頂きたい。
- ◆運転士作業標準の変更は本社も関係することであり、現在はそのようになっていない。
- ◆各区とも今回の変更に対して工夫をいただいている。あくまでも試行である。
- ◆試行であるから何でもよいとはならない。あくまでも規定に則り行うものである。
- ◆支社としては現場への説明や支社間での調整をしてきての試行であることから延期する考えはない。

会社は関係箇所と調整をして試行していることから、実施時期の再考・延期はしないと回答する！