

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と 65 歳まで働ける職場を！

# ワンマン化・自動化の矛盾の現れ

## 都営三田線 ホーム外でドアが開く



6月2日、都営三田線の蓮根駅で後方車両がホームからはみ出した状態で車両ドアが開けられてしまうトラブルが発生しました。三田線では車両ドアの開閉はホームドアと連動しており、本来の位置に停車しなければ開かない仕組みです。今回は、運転士が運輸指令員に連絡した上で連動を解除してドアが開けられました。

### 車掌が乗務していれば起こらなかった

報道では、「列車が8両編成なのにもかかわらず、運転士が誤って6両編成の停止位置で停車させたことが原因」とされています。しかし、問題の本質は「運転士のミス」ではありません。

ありません。

三田線は全線でATO（自動列車運転装置）による自動運転が行われています。ホームドア設置とともにワンマン運転も行われるようになりました。

車掌が乗務していれば、車両がホームからはみ出した状態かどうかは一目瞭然です。ワンマン化されていないければ、今回の事態は絶対に起きませんでした。

また、通常は停車もATOによって行われますが、雨や雪の日には列車が滑って停車位置不良を起こすことがあります。そのため運転士が手動で早めにブレーキをかけて停車させるということがあります。

この日は雨で、運転士が手動でブレーキをかけて停車させました。普段は自動運転に任せていたことも要因になっています。

### ワンマン化・業務融合化に反対の声を

JR東日本は長編成を含む全路線でのワンマン化推進を方針にしています。

ワンマン運転時の停止位置不良については、団交で「退行が可能な場合、運転台を交換して正規の停止目標に戻してもらう」と回答しています。今回のような8両編成の場合、運転士にかかる負担は重大です。

千葉支社では7月1日から全乗務員に対する統括センター化・兼務化が強行されました。乗務員を「何でも屋」のように扱い、追い詰めることは、鉄道の安全破壊でもあります。

ワンマン化・自動運転化や業務融合化・兼務化に反対の声をあげよう。