

緊急停止操作等を行う係員付き自動運転

本部は、11月27日に申第5号「緊急停止操作等を行う係員付き自動運転 (GOA2.5)の開始に対する解明要求」の専門協を行った。

◎主な協議内容

1. 緊急停止操作等を行う係員付き自動運転(GOA2.5)を開始する目的を明らかにされたい。

会社)将来にわたる労働人口減少の中で必要な人材を確保するために、作業の自動化、機械化の推進及び効率的な業務運営を目的としたものである。

組合)係員か乗務員かの違いで人材は必要なのは変わり無く、それなら安全上乗務員にすべき。

2. 乗務員手当について時間額を実乗務時間1時間につき240円、キロ額を実乗務キロ1kmにつき1.4円とした根拠を明らかにされたい。

会社)自動運転乗務員の業務内容によるものである。

3. 運行中、駅間でトラブル等により停止した場合の対応及び運転再開までの流れを明らかにされたい。

会社)異常時の対応については、自動運転乗務員作業標準によることとなる。なお、手動による運転操縦は必要な場合は運転士を手配する。

組合)手動運転となる場合、運転士の手配等に時間がかかりすぎる。

4. 要請人数を明らかにされたい。

会社)今年度は10名程度要請する計画である。今後、年に数回要請を行うが、将来運転士でも場合によっては、募集を行う。

講習については、学科50H(2週間弱)技能(現車・実車・応急処置)152H(1カ月弱)

5. 自動運転の今後の展望及び、計画について明らかにされたい。

会社)香椎線で導入する方式であるGOA2.5自動運転については、現時点では具体的な線区拡大計画はない。一方で、香椎線における、GOA2.5自動列車運転装置の実証運転の知見を基に、運転士操縦支援を目的とした「自動列車運転支援装置」を新たに開発し、2023年3月より、これを使用した列車の走行試験を鹿児島本線で実施している。