



2025年 7月10日
第3号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

横地申
第15号

「横浜線ワンマン運転について」に関する解明申し入れ 【全27項目】団体交渉を行う！①



1. 横浜線がワンマン運転できる根拠を明らかにすること。

【会社回答】ワンマン運転に必要な条件が整ったため、横浜線においてワンマン運転を実施する。

組 合	会 社
フルタイムでのワンマン運転なのか。	<u>フルタイムでワンマン運転を実施する。</u> ポイント！
車掌の乗務が必要な臨時列車等の運転の可能性はあるのか。	前年度は集約臨の運行が無いが、 <u>今後臨時列車の申し込み等があれば検討する考えはある。</u> ポイント！
必要な条件とは具体的にどういう条件なのか。	教育・車両改造・ホームドアの整備等、総合的に勘案して実施できると考えて判断した。
利用者数や乗車率など、この点はどのような認識をもっているのか。	乗車率、イベント開催時における旅客流動も見て検討している。
横浜支社にワンマン運転線区が集中しているのはなぜか。	全体を見ながら総合的に勘案した。車両の置き換え等を進めてきた中で条件が重なった。横浜支社の中で、中編成ワンマン・長編成ワンマンと段階的に進めてきた。
設備、ルール、人員等に変更はあるのか。	南武線で長編成ワンマンの取り扱いを定めてきた。これが英知になっている。これを基軸に取り扱いを行っていく。
他社の長編成ワンマンの多くはATOが前提だが、一方で南武線はマニュアル。フルスバックワンマンがなぜ可能なのか。	東神奈川～大船間がATOで、保安装置であるATCがあることが前提。省エネ等の効果があるのでATOを導入する。
安全上問題は無いのか。	車載モニターでホームの状況は見られる。ATO導入準備も含めて、しっかり準備させていただいた。
3月ダイヤ改正のタイミングで根岸線の基準運転時分が変更になっているが、訓練では「ATOに備えたものだ」と説明を受けている。次期ダイヤ改正でATOを導入する予定があるという認識でよいのか。	<u>ATOについては、区所の乗務員訓練の進捗状況や習熟度を見つつ、区所・支社・本社と調整しながら導入時期は見えていく。</u> ポイント！
横浜線内にATACSの導入計画はあるのか。	プレス発表で高性能ATACSの導入を公表しているが、現段階で確定しているものはない。

2. 関係する自治体やお客さまへの周知の時期と方法について明らかにすること。

【会社回答】必要な周知は実施している。

組 合	会 社
周知箇所と周知状況を明らかにすること。	昨年11月6日にプレス発表を行っている。それ以前にも事ある毎にプレス発表でお知らせしている。自治体へは会社が責任を持って説明している。
プレス発表して終わりなのか。	南武線においてもポスターを作成したり、乗り換え線区の車掌による肉声放送を依頼してきた。こういうところを考えながら検討していく。
横浜線に関しては1年以上前にワンマン運転についてプレス発表を行ったが、何か問題意識はあったのか。	横浜線だけではなく、今後JR東日本としてワンマン運転を広く実施していくということを周知させていただいた。
常磐緩行線ワンマン運転の多言語放送はあるが、南武線ワンマン運転の多言語放送は無い。横浜線はインバウンドの外国人旅客も多いが、多言語放送導入の考えはあるのか。	区所とコミュニケーションを取りながら、お客さまの案内方法について検討している。タブレットを繋いで多言語放送を行っている駅もある。何ができるのか、引き続き検討していく。

【会社回答のポイント】

- ・フルタイムでワンマン運転を実施！
- ・臨時列車の申し込み等があれば検討する考えはある！
- ・ATO導入時期は訓練の進捗や習熟度を見ながら調整していく！

次号②へ続く