



2025年 9月24日  
第40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/>



## 「京浜東北・根岸線ワンマン運転について」の提案を受ける①

### 【提案内容】

1. 実施区間 京浜東北・根岸線「大宮～南浦和間および蒲田～大船間」  
**※南浦和～蒲田間については引き続きツーマン運転**
2. 実施箇所 桜木町統括センター（乗務ユニット）  
※東京地本および大宮地本においても同時に提案を受けており、東京地本管内「品川統括センター乗務ユニット」および大宮地本管内「浦和統括センター・北オフィス（旧さいたま車掌区）および南オフィス（旧さいたま運転区）」も対象
3. 対象車両 E233系1000代 10両編成 首都圏本部・さいたま車両センター所属
4. 実施内容（1）ドア扱いは、車載ホームモニタシステム（無線伝送式）を使用し、お客さまの乗降状態を確認後、ワンマンドアスイッチ（タッチパネル式）を操作する。  
（2）お客さまへの案内放送は自動放送装置により行う。必要により、運転士が車内放送マイクでの案内放送も行う。  
（3）非常通報装置が扱われ運転士が通話対応できない場合に、お客さまが指令室と連絡を取れる「指令客室間通話機能」と「指令室から列車内への放送機能」を導入する。
5. 実施時期 2027年春 ※具体的な実施日と箇所体制については決定しだい示す。

### 【提案時の主なやりとり】

#### ① 施策の目的とめざす姿について

| 組 合                                                                  | 会 社                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 提案に至った目的と経緯について                                                      | 公共交通機関として、持続的な成長をしていく必要がある。最新技術に置き換えて業務運営していく。                                       |
| 時間帯ワンマンではなくて終日ワンマンか。                                                 | 提案した区間では、終日ワンマンを行っていく。                                                               |
| 全区間ではなく、蒲田～大船間と南浦和～大宮間の両端を先にワンマン運転とするのはなぜなのか。区間を分け、時期をずらして実施する考えなのか。 | 線区や区間を限定せずワンマン化を行う考えだが、ホームドアや車両改造など準備が整ったところから進めていく。羽田空港アクセス線をはじめ、駅の改良工事が残っていることもある。 |
| ワンマン化後の乗務区の考え方はどうなるのか。品川と浦和で乗務員がまかなえるのか。                             | 効率性などをみて総合的に勘案した。2区で乗ることが効率的であり検討していく。出面数などは示せる段階で示す。                                |

#### ② 施策のスケジュールについて

| 組 合                                      | 会 社                                                                      |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 京浜東北線全線のワンマン化の時期はいつか                     | 決定しだいお知らせする。                                                             |
| これまでよりも早い段階で訓練やトライアルを行っていくということか。        | 3支社またがりの施策であり、コミュニケーションを図りながら進める。事業本部化後の施策調整は、しっかり現場でできる体制を作っていく。        |
| 段階を踏んだ訓練スケジュールは、現場へ早めに示していくという考えでよいのか。   | 早めに周知しながら、ステップを刻んで進める。区所間の行路数の偏りの認識はある。訓練列車は必要があれば仕立てる考えである。             |
| すでにワンマン対応設備が整っている根岸線で、先行して訓練を開始する考えがあるか？ | ホームドアを含めて、根岸線は整備が先行している現状があるので、ワンマンの通し訓練などは早くに始めて行きたい思いはある。              |
| ATOの導入に関して、どのようなスケジュールで行っていくのか？          | 準備ができたところから導入するという考えである。京浜東北線にも、2027年春までに全線へATOを導入していく考えである。横浜線が先行事例となる。 |
| ワンマン運転に備えた列車ダイヤの調整や行路作成は次期ダイヤ改正で行うのか？    | ダイヤについては、首都圏本部と調整していく。行路数の考え方などは現時点では示せない。線区全体を見て、ワンマンやATOの取扱いを検討をしていく。  |
| 自治体や学校、お客さま等への説明時期や方法の考え方はどうか？           | 横浜支社ではこれまで段階的に行ってきた。京浜東北線は路線が長く関係先が多いので、会社としてプレス発表を行っていく考えである。           |

②へ続く