



2025年 9月24日
第41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②

② 施策のスケジュールについて（続き）および教育について

組 合	会 社
横浜駅や関内駅北行など、駅社員による乗降終了表示が行われている箇所でのワンマン化後の対応の考え方は？	ワンマン化にあたり、必要性は検証していく。多客やイベント時に臨時で行っているものについても検討していく。
ATOの導入が「安定輸送確保のため」とされているのは、どのような理由か？	ATOによりシステムに則って走行し、一定の運転ができる。省エネなどの効果がある。
相互運用として、運転士から車掌への運用が職場で行われている。今後も相互運用を進めていくのか、考えを示されたい。	今後の調整となるが、検討項目の一つである。
ワンマン運転とツーマン運転の境界駅で交代について、どのように考えているか。	3支社で検討している。乗る時に車掌を認識しないまま閉扉することが懸念である。

③ 施策に伴う異動について

組 合	会 社
現在車掌として勤務する社員について、ワンマン施策が増える中でどのような人事運用を想定しているのか。	幅広いフィールドの中で活躍してもらいたいという思いは変わらない。
一部の運転士経験者が車掌として運用されているが、希望する社員は運転士として担務変更する考えはあるのか。	個人の希望だけでなく会社の思いもある。総合的に検討していく。
異動となる車掌の人数規模は、内勤者を入れてどのくらいか。	桜木町統括センターの乗務ユニットでは約100名である。
桜木町統括センターには車掌は残らないのか。	臨時列車の担当も含め、現段階では考えていない。異動の対象。
施策に伴う異動で出向はあり得るのか。	制約は考えていない。
他区所の玉突き異動は発生するのか。	ゼロではない。

④ システム構成およびワンマン運転に関する取扱いについて

組 合	会 社
南武線ワンマン運転で現れた様々な課題を、京浜東北・根岸線のワンマン運転開始までにフィードバックできるのか。	必要な対策は生かしていく。
車両機器や地上設備については、南武線や横浜線で導入したものと同一システムを導入するのか？	乗降モニタは横浜線と同じタイプ（田の字）を導入する。地上側も同様のシステムとなる。
車いす対応における駅から運転士への連絡方法について、南武線と同様にパディコムの使用を検討しているのか。	導入したい思いはある。今後、タブレット端末の変更もあるので、検討していく。
車イスの乗車位置や、目の不自由なお客さまの対応についての変更はあるのか。	現行と変わりはない。予約が必要であれば駅に連絡をしていた。
指令から新幹線の接続依頼等を受けた場合の対応について、これも現場と調整していくということか。	南武線でも事前情報があれば対応している。調整を図る。
入区車両の車内貫通作業について、ワンマン運転開始後はどのように考えているのか。	駅にも意見を聞きながら検討をしていく。動線などが変わっていくことはあると思う。
ワンマン運転開始後の停止位置修正についての考えはどうか。南武線と同様の取り扱いを考えているのか。	軽微なものはホームで表示された範囲内で修正ができると考えている。これまでのワンマン運転の場合と同様である。
非連動運転時の取扱いについての考え方は変わるのか？	南武線などと同じ考えであり、回送扱いが基本である。
線区の特情として並行線区が多い中で、人身事故対応等で列車を離れている時に万が一Dコックを切られた場合の対策は考えているのか。	Dコックが切られないようにする必要がある。指令からの放送機能も活用していく。切られた場合も安全を考えて決められた手順を守っていく。
ワンマン運転時の津波や自然災害発生時、防犯対応についての考え方を示されたい。	会社としても防災のマニュアルを制定している。防犯に関しては、客室の画像を見られるような技術の進展も期待される。
施策に対する詰所の整備や変更が計画されたものはあるか？	現時点ではない。

多くの組合員の労働環境が大きく変化する施策であり、労使議論により、不安を取り除けるよう進めていきます！