



2025年10月23日
第053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3号

「横浜線ワンマン運転について」に関する解明申し入れ (その2・営業)【全12項目】団体交渉を行う! ①

1. 横浜駅京浜ホームおよび関内駅北行ホームにおいて、ホーム立ち番の体制に変更が生じるのか、会社の考えを示すこと。
【会社回答】横浜線ワンマン運転に伴う駅の体制については、現時点において変更する考えはない。なお、引き続き、業務の実態に合わせて、必要な体制の見直しを行っていく考えである。

組 合	会 社
体制に変更が生じるのか示すこと。	横浜線ワンマン化となる時点では体制の変更は行わない。
「必要な体制の見直しを行っていく」と回答があるが、検討中の内容はどのようなものか。	現時点で示せるものが無いが、京浜東北根岸線ワンマン化を提案しており、ポイントをみながら進めていく。

2. 横浜線ワンマン運転の列車に対する、終電赤縛りも含めた乗降終了表示の掲出方法と運転士の確認方法について示すこと。また、根岸線においては横浜線ワンマン運転の列車と京浜東北線ツーマン運転の列車が混在するため、現行の横浜駅と関内駅北行で実施している閉扉時期表示器を用いた乗降終了表示について、横浜線ワンマン運転の列車と京浜東北線の列車それぞれの取り扱いについて、具体的に示すこと。

【会社回答】横浜線ワンマン運転については、閉扉時期表示器の使用を含めた乗降終了表示は、行わないことを基本とする考えである。また、通達等で指定されている場合は、状況により駅係員による乗降終了表示を行う考えである。なお、京浜東北・根岸線はこれまでと同様の取り扱いである。

4. 横浜駅において、横浜線直通列車が南北行同発になった場合の乗降終了表示実施方法ならびに誤乗防止を含めたお客さまへの放送案内の実施方法について、会社の考えを示すこと。

【会社回答】横浜線ワンマン運転については、乗務員が車載ホームモニタシステムで乗降を確認しドア扱いを行うことを基本とする。また、お客さま案内については、状況に応じて対応することとなる。

組 合	会 社
横浜線ワンマン運転の列車に対する乗降終了表示の掲出はどのように行う考えなのか示すこと。	横浜駅や関内駅北行の横浜線列車に対しては、乗降終了表示を出さないことを基本としていく。
京浜東北線ツーマン運転の列車に対する乗降終了表示の掲出は現行通りでよいのか。	京浜東北線は車掌が乗務しているため、現行と変わらず、乗降終了表示を行う。
横浜駅では京浜ホームで南北行が同時発車の場合、放送で伝えている。横浜線の列車は運転士の判断でドア閉扉するのか。	同時発車がある駅は他にもあり、やってはいけないことではない。放送の仕方を工夫することもできる。ワンマン運転開始後は、運転士の判断でドア閉扉することとなる。
横浜駅では駆け込み乗車も多い。ドアが閉扉できるよう、乗降終了表示が必要ではないか。	乗降終了表示は、車掌の出発合図のフォローのために行っている。ワンマン化により乗降確認モニタが設置され、車掌に代わるシステムがある。まずはドアを閉めることに注視されたい。
運転士確認用の閉扉時期表示器の増設は考えているのか。	移設も増設も行わない。
横浜線内の赤縛りの乗降終了表示掲出についての考え方は。	南武線で実施している赤縛りの乗降終了表示と同じように、乗降確認用のカメラに向かって合図をする形を想定している。
終電接続対応において、バディコムを使用するのか。	現段階では調整中だが、選択肢の一つである。
お客さまへの案内方法をどのように考えているのか。	事前に案内放送も行われており、LED発車標や発車メロディーもある。駅と話し合いながら検討を進めていきたい。
運転士との意思疎通の方法をどのように考えているのか示すこと。	乗降確認モニタを見てドア扱いすることが基本である。バディコムなどもツールとして準備はされている。
標準時分より早く発車し、お客さまからご意見をもらわないかという懸念があるが、標準時分についてどのように考えているのか示すこと。	声があることは把握している。ホームページにも記載を行っており、長年やってきたものである。

次号②へ続く