



2026年 1月14日  
第122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5号

## 「横浜線ワンマン運転について」に関する基本申し入れ (その1・運車)【全26項目】団体交渉を行う! ⑧

21. 多客時における応援体制を確立すること。具体的には、駅社員による放送や乗降終了表示を実施すること。  
【会社回答】 応援体制については、関係社員総体で対応することとなる。

組合	会社
特に横浜線内の小机駅と新横浜駅、根岸線の関内駅におけるイベント対応について、どのような応援体制を考えているのか示すこと。	必要に応じて支社からも応援に行く。現行と変わらずに対応していくという認識である。 <b>確認</b>
イベント対応時および多客時においても、駅社員による放送や乗降終了表示を実施すること。	現行と変わらず行っていく認識である。

22. 横浜線内および根岸線内の列停警報機について、発車後に列停が扱われたことを知得できるよう、横浜線内各駅上下線および根岸線内南北行各駅の所定停止位置から200m付近に列停警報機を増設すること。  
【会社回答】 現時点において、新たに列車非常停止装置警報機を整備する考えはない。

組合	会社
問題意識として、ワンマン運転で車掌がいないために発車後の列停動作に気付きにくい。列停警報機を増設すること。	現時点で新たに警報機を増設する考えはない。
以前の議論において「音でも気付くことができる」と回答があったが、最初に気付くのは警報機の音ではなく明滅である。増設ができないのであれば、列停動作に万が一気付かなくても運転士が責任を問われないようにすること。	列停動作に気付かないということがあれば、 <u>状況を確認して判断していく。</u>
ホームドア設置が理由と聞いているが、列停の動作を限定していると聞いている。何か根拠があるのか示すこと。	駅の状態による。大きい駅では隣接線防護の関係で防護範囲を拡大した経緯がある。横浜線内については手持ちがないが、上下線連動する駅もある。列停が動作すれば指令も知得し、抑止手配を行う。
列停の意義もあるが、お客さまからすれば安全レベルの低下に感じないかと思うが、この点における認識を示すこと。	ホームドアの設置や、社長会見においても南武線で2024年度にホームドア未設置駅でお客さまが誤って転落した事象が15件ほどあったものが、ホームドア設置により0件になったとプレス発表している。ホームドア設置により、一定程度の効果はあったと認識している。
副本線がない島式および対向式のほとんど駅で、列車非常停止装置が上下分離になっている。特に、対向式の駅では反対側の線路で支障がある場合に何かあったらどうするのかというリスクがある。現場を確認した上で、上下線連動に整備していくことを求める。	意見をいただいたので確認していく。

23. 委託駅を含め、異常時における応援体制を確立させること。また、異常時対応を含めて万全な体制を確立するために、横浜線全駅において終日有人化とすること。  
【会社回答】 現行の体制で対応可能と考えている。なお、応援体制については、関係社員総体で対応することとなる。

組合	会社
無人駅は無いということで確認できるか。	委託駅はあるが、無人駅はない。 <b>確認</b>
異常時体制の考えに変わりはないことを確認できるか。	変わらないという認識である。統括センター一体となって対応していく考えに変わりはない。 <b>確認</b>
ワンマン運転開始後に変わる取り扱い等はあるのか示すこと。	変わるものはない。 <b>確認</b>
異常時において、委託駅でも現地責任者を担えるような体制にすることはできないのか。	意見として承るが、しっかりとした教育や体制が必要になり、現時点では難しい。委託会社の都合もある。

次号⑨へ続く