



2024年 8月 1日
第19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/>



「横浜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 横浜線「東神奈川～八王子間」および京浜東北・根岸線「東神奈川～大船間」
※京浜東北線・根岸線については横浜線から直通する列車に限る
2. 実施箇所 相模原運輸区（ワンマン運転実施時点の箇所は「町田統括センター」）
3. 対象車両 E233系6000代 8両編成 首都圏本部・鎌倉車両センター所属
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）を操作し、ドアの開閉を行う。
 - (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。
 - (4) ホームドア整備後に、ワンマン運転を実施する。
5. 実施時期 2026年春 ※具体的な実施日については決定次第お知らせする。

【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	「変革2027」の実現に向けて、いろいろな取り組みをしてきた。“人”が重要になる。システムに任せられるものは任せ、人ならではの仕事に注力するというところの準備が整ったので提案させていただいた。
ワンマン運転施策のメリットは何か。	先ほども述べたように、システムに任せられるものは任せ、人ならではの仕事をやる中で、例えば企画業務に従事していただく。融合と連携を進める。そういったところでメリットを見出していく。
時間帯ワンマンではなくて終日ワンマンか。	終日ワンマンである。
この施策によって得られる成果は何か。	システムのなところはシステム化になり、社員はいわゆる“人”ならではの仕事に注力していただくところが今回の施策。

② 施策のスケジュールについて

組合	会社
スケジュールが大まかなのはなぜか。	検討や設備面含めて調整していくことがある。記載の通り、具体的な実施日が決定次第、お知らせしていくことになる。
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。	南武線と同様、1日でも乗務員の訓練日数を確保したいのは同じ。出来るだけ早く提案させていただいた。
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か。	段階やステップを踏みつつ、区所とコミュニケーションを取りながら進めていく考えに変わりはない。
横浜線区間と京浜東北・根岸線区間を分けて、時期をずらして実施する考えなのか。それとも、同じ時期に開始なのか。	同じ時期に、横浜線区間と京浜東北・根岸線の東神奈川～大船間で実施したいと現時点では考えている。 横浜線の車両が東神奈川～大船間を走行する時に限ってワンマン運転 となる。 京浜東北線の10両編成の電車は今回の提案には含まれていない。 （東神奈川～大船間は）ツーマンとワンマンが混在するイメージ。
駅ホーム側の映像を送信する装置について、同じ2025年度に向けて工事するのか。	駅側のカメラや設備は、2025年春頃に合わせ、具体的な日程は決まり次第示すが、整備を進めていく考えである。

②へ続く