



2024年 8月 1日  
第21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③

### ⑤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  |
|---|--|
| ワンマン改造は南武線に導入するものと同じシステムか。                                  | 南武線と同じシステムを導入する。   |
| 南武線で現れた様々な課題を横浜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。                   | 南武線の課題を含め検討し進めている段階だが、同じシステムの導入で似たような問題が出てくると予測している。並行して考えていく。                                   |
| ワンマン運転とATO導入は別ということか。                                       | 今回は <b>A T O装置の搭載</b> だけであって、 <b>使用開始時期は別</b> である。   |
| 指令通話可能な非常通報装置について南武線も導入前で試験等されていると思うが、機能しているのか。             | 試験結果を見ながら、導入に向けて順次調整している。  |
| 非常通報装置で運転士が一定時間内に反応しない場合、指令に繋がるシステムになっているのか。                | <u>一定時間内に運転士が応答しなければ、自動的に指令へ切り替わる。</u>   |
| 3/4閉スイッチについて、モニターからは操作できるのか。                                | 車掌ユニットでしか操作出来ないという認識。取り扱いについては、現場と相談しながら少しずつ進めていきたいと考えている。                                       |
| 車いす対応について、駅から運転士への連絡方法の考え方を示していただきたい。                       | 南武線でトライアルを行っているが、その経験を踏まえながら横浜線にもフィードバックしていく。  |
| 実際にどのようなトライアルを行っているのか。                                      | <u>駅から車掌にアプリ（バディコム）を使って通知し、対応している。</u><br><u>バックアップとして、現行と同じワイヤレスマイクの取り扱いも併用しながらトライアルを行っている。</u> |
| アプリを使い運転士も同様の対応を行う想定か。                                      | 検討中だが、運転士も同様に行うことを考えている。   |
| 乗車、降車のタイミングをどのように伝えるのか。                                     | 無線のアプリと考えていただければよい。タイミング的には現行の取扱いと同じ。駅がドア開扉後に乗車通知を行い、運転士が車外スピーカーで返答するという形で、南武線はトライアルで行っている。      |
| 車いすの乗車位置について、現行と変わらないのか。                                    | お客様のニーズもあるので、大きく変える考えは無い。  |
| 沿線に盲学校もあるが、目の不自由なお客様への対応はどうか。                               | 基本的に変わらないと考えている。   |
| 乗降終了表示について、 <u>現在、駅社員が乗降終了表示を出す駅</u> について、ワンマン運転開始後はどうなるのか。 | <u>意見を聞きながら調整していく。</u> 手段としてはモニター越しに合図したり、バディコムを活用するなど一つの案である。                                   |
| 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。              | 状況に合わせて、現場とコミュニケーションを取りながら整備していきたいと考えている。指令の協力は欠かせないと考えている。                                      |
| イベント最寄り駅で多客が見込まれる場合、乗降終了表示を出しているが、今後も続けていくということか。           | サポートしていかなければいけないので、イベント開催時は支社からの応援も含めて検討している。  |
| 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。                     | 現在検討中である。  |
| 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。                                | 基本的には中編成ワンマンと同じくエンド交換することとなるが、ホームドアが設置されているので検討中である。   |
| インching修正についても検討していくということか。                                 | インching機能を活かすべく、検討を進めていく。  |
| ワンマン運転が開始されて同じ距離を乗務する場合、行路数は変化するのか。                         | 行路とワンマン運転は別。あくまでも規程にあるので、規程に則って作成していく考えに変わりはない。  |
| ワンマン運転開始後に車掌が必要な臨時列車が運転された場合の対応はどうか。                        | 当然、車掌が必要になるということなので、しっかりと準備して考えていく。  |
| その場合、実際に支社等で働いていて車掌経験がある方が乗務するというイメージか。                     | それも一案だと思っているが、ここは限定することはなく、幅広く考えながら進めていきたいと考えている。  |
| 非連動運転時には、車掌に相当する列車防護係員が必要となるが、取り扱いは現場で考えていくのか。              | 非連動運転では列車防護係員が必要と想定するが、車掌に限定せず、省令に則った対応者を準備する考えである。  |
| ワンマン運転時の自然災害や防犯対応についての考え方を示していただきたい。                        | 指令通話機能のある非常通報装置の導入、プロテクターの搭載、支社が駆けつける文化も継続して取り組んでいる。支社全体でカバーしていく考えに変わりはない。                       |

**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！**