



2025年 2月18日
第149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

「南武線ワンマン運転について」に関する基本申し入れ 【全19項目】団体交渉を行う！⑤



12. 客室防犯カメラを通信式に変更し、人身事故および踏切事故等で長時間列車から離れる場合に限り、当該列車の車内の状況を指令が注視できるようにすること。
【会社回答】現時点において、車内防犯カメラを改修する計画はないと聞いている。

組合	会社
車内防犯カメラを通信式に変更しないのか？	11月にプレスしたが、最新技術を導入していくこととしている。山手線の1編成で通信式を試行しているが、現時点で拡大は聞いていない。今後の可能性はある。
車内秩序の維持についてはどのような考えか？	車内防犯カメラがまずは抑止力になると考えている。
通信式の方がお客さまの安全につながるのではないのか？	会社も同じ認識であり、拡大していきたい思いはある。
ドアコック扱いされる想定に対してはどうか？	ワンマンに限らず起きる可能性がある。放送などで呼びかける。
ドアコックが切られたという認識ができるようになる。	ひとつひとつ、確認すべきことを確認していくことが必要。

13. 車載モニターを注視しながら確実にドア扱いが行えるよう、物理スイッチを追加で設置すること。
【会社回答】現時点において、ワンマンドアスイッチを追加する計画はないと聞いている。

組合	会社
乗降確認モニターを見ながら、TIMSモニターのスイッチ操作がやりづらい。目を離さないとならない。	添乗して確認しているが、だんだん慣れてきている。最新技術導入の一環であり、引き続き使用してもらいたい。
なぜ物理的なスイッチを設置しなかったのか？	ホームドア連携があり、連携しないとモニターにスイッチの表示が出てこないような進歩もある。
ホームドア連携を考えてモニター式にしたのか？	物理的にホーム側のドアスイッチしか表示できないようになっている。
現場からあがっている課題についての認識はどうか？	スイッチを操作した時の反応速度に関して、もう少し上げてもらいたいと言われている。
青梅線E233系では、物理的なスイッチをマスコンに設置している。	その時点ではシステムの開発中であつたのだろうと思う。また、システムも中編成ワンマンである。時期の差であると考える。
導入コストの差はあるのか？	手持ちがない。コストよりも、変革2027を踏まえた最新技術の導入という観点である。

14. 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。
【会社回答】状況に応じて箇所総体で対応することとなる。

17. 異常時対応を含めて万全な体制を確立するために、南武線全駅において終日有人化すること。
【会社回答】現行の体制で対応可能と考えている。なお、駅業務委託会社における運営体制については、駅業務受託会社で決定することとなる。

組合	会社
異常時の体制についての考え方は？	現状と変わらない。箇所・支社総体で対応していく。
南武線に無人駅は無いのか？	無人駅はない。 確認
異常時の対応フローはあるのか？	手持ちはないが、人身事故など、状況に応じたフローはある。
駅がワンマン化に向けて、新たに行うことはあるのか？	ホームドア故障時の取扱いや、乗降終了表示などの教育を行っている。
委託駅の不在時間帯の連絡体制はどうか？	指令を介して、指示すべき箇所を通じて各駅に連絡する。

次号⑥へ続く