



Twitter 開設中！

@jtsue\_yamanashi



JTSU-E 山梨支部 情報誌

2021.2.22 No.35

## JR 東日本のワンマン運転に関する記事が 報道されましたが・・・

JR 東日本が京浜東北線などの首都圏の路線で、長編成の列車のワンマン運転を 2024 年度以降行う検討をしていることが関係者の取材でわかりました。

更に首都圏以外でも、宮城県内を走る仙石線をはじめ、長野県松本市や甲府市、群馬県高崎市のそれぞれの周辺などでも、3～6 両編成のワンマン運転に必要な機能を車両に備えることも報道されました。

現在、JR 東日本が行われているワンマン運転は、宮城県の仙台空港アクセス線（最大 6 両編成）を除き、1～2 両編成の地方ローカル線への導入が進められてきましたが、2020 年 3 月のダイヤ改正で、5 両編成でのワンマン運転が東北本線の黒磯～新白河間で始まりました。

JR 東日本がワンマン運転の導入を進める理由として、人口減少を背景とした現場の人員の減少や、ワンマンを可能にする情報処理技術の発達を掲げています。

(2021 年 2 月 20 日 朝日新聞より)

私鉄や地下鉄ではワンマン運転がいくつか導入されていますが、例えば、

・東京メトロの一部の路線やつくばエクスプレスで導入されているワンマン運転では、ホームドアが設置されています。踏切がなく、線路への侵入がしづらく外部要因による事故が比較的起きにくい。

一方で JR 東日本が進めようとしているワンマン運転では、

・カメラがあってもホームドアが無い状態での乗降確認を運転士一人で行うのは不安だ。

(ホームドアは首都圏で進んでいるが、山梨県などの地方では計画が無い。首都圏における整備も 2032 年度までかかるスケジュール)

・踏切などで事故が起きた場合、安全確認などの初動は一人に対応しなければならない。運転士の負担は重くなる。

(JR 東日本は踏切の減少も進んでいるが、踏切の廃止には多額の工事や長い工期、自治体や周辺住民との合意形成などが必要で簡単なことではない)

・車掌の仕事が無くなってしまふことや車内秩序の維持ができなくなってしまう。

・地方では無人駅が多く、3～6 両編成のワンマン運転を実施した場合、無人駅での乗り越し精算はどうするのか？

などの問題が挙げられます。



←現在、山梨県や長野県の中央本線で運行している 3 両～6 両編成の列車があるが、これをワンマン運転にすることです。

ワンマン運転は運転士一人への負担がますます増していく！



運転士・車掌の役割を今一度考えていこう！

