今春開始!?

南武線 ワンマン運転

安全・サービスの低下に懸念!!

■ 運転士の役割

- ▶ 電車の運転
- ▶ 運転中の保安
- ▶ 車両の整備点検
- ▶ 緊急時の対応

■ 車掌の役割

- ▶ ドアの開閉
- ▶ 運転中の保安
- ▶ サービスの提供
- ▶ 緊急時の対応

ワンマン運転になると. . .

運転士が２人分の役割を、１人で担います。

南武線は、首都圏でも特に利用者の多い路線です。2023 年の最混雑区間における混雑率は山手線（131%）や、ワンマン運転を実施している他社の東急東横線（120%）を上回る 146%というデータからも分かります。ワンマン運転になると通勤時間帯の更なる遅れは明白です。【データ引用元:国土交通省報道資料より】

大きな懸念

ホームからは駅員がいなくなり、
電車からは車掌がいなくなる。
安全安定輸送は保てるのか？

災害時や車内での緊急事態発生時に
初動対応が遅れるのでは？

ドアの開閉がタッチパネル操作で、
一時的に乗降モニターから目が離れる。
操作性や反応の遅さから
お客さまをドアに挟むことが
多発するのでは？

南武線の踏切は 71 箇所ある。
踏切で事故や異常があったとき
運転士が線路へ降車すると
車内に乗務員は誰一人いない。
車内秩序の維持はどうするのか？

運転士の死角が発生する。
駅に到着するときと
出発するときのホーム上や
列車側面の安全確保は？

運転士から一番遠い車両で
何かあったら往復に時間がかかり、
運転再開まで現状の２倍以上の
遅れが発生してしまうのでは？

JR 東日本の経営体質は「公共性」を保てるのか？

　鉄道を含めたインフラ企業は「公共性」が高い性質を持ち、「公益性」を重んじる使命と責務を持っています。そのため、お子さまから高齢の方、障害をお持ちの方、外国からの旅行者も含めた“すべての人々”に安心してご利用いただけるものでなければならず、生活する上でも欠かすことのできない存在のはずです。

　しかしながら、昨今の JR 東日本を見てみると、、、

「みどりの窓口」の削減　　ホーム上の時計の撤去

京葉線通勤快速の廃止　　駅トイレの閉鎖

など、コストカットや利用者への配慮が著しく低下しています。

そんな最中の

2025 年 3 月 15 日のダイヤ改正で始まる「南武線のワンマン運転」。

「安全」や「サービス低下」の恐れがあるなかで果たして「公共性」を保てるのでしょうか？

　私たちは、誰もが安全に、そして安心してご利用できる輸送サービスを提供することこそが、公共性の高い鉄道の在るべき姿だと考えます。

　私たち JR 東日本輸送サービス労働組合は、安全で快適な輸送サービスの実現に向け、利用者・地域の皆さんと手を携えて活動していきます。

JR East Transport Service Worker's Union
JR東日本輸送サービス労働組合
横　浜　地　方　本　部

ワンマン運転、このまま進めて大丈夫!?

▶ 皆さんからのご意見をお聞かせ下さい！