

Think Big!



2025.01.12

新宿支部の
公式 Twitter も
チェック!

No. 115

これで良いのか？今の進め方で大丈夫？ 中・長編成ワンマン化



常磐緩行線、南武線では今年の春から、横浜線では来年春からワンマン運転実施が予定されています。新宿支部ではワンマン化を控えた南武線、横浜線の現地踏査を行ってきました。

南武線の現状

南武線は多摩地域から多摩川と距離は多少あるが、ほぼ平行に並んで川崎～立川を結んでいる。途中、武蔵小杉、武蔵溝ノ口、登戸、府中本町、分倍河原など主要他路線と接続しており、特に府中本町は東京競馬場最寄りであり、重賞レース開催時等は相当な混雑をする。住宅地やタワーマンションも多数あり路線全体的に常に混雑している。ラッシュ時は2-4分間隔、日中は各停6本、快速2本、土休日は各停6本、快速3本となっている。快速は国鉄時代に存在していたが一旦廃止、時を経て2011年3月のダイヤ改正から復活した。全列車が6両編成であり、踏切に挟まれた駅がある事からそれ以上の長い編成に出来ない事情がある。

▲ワンマンに向けて乗降を確認するモニターが動作

ワンマン化による想定されるメリット

- ① 運転士のみで1列車を運行する事から人件費の削減。
- ② 会社が言う人手不足により少ない人数で現行運行本数を維持するための策。
- ③ 車両、運転士の回しを考えれば良いのでダイヤの回復が早くなる可能性がある。

ワンマン化による想定されるデメリット

- ① 運転士がドア開閉も行う事から業務負担が極めて高くなる。
- ② 異常時対応に時間を要してしまう。運転操縦中であれば状況把握、初動が遅れる。
- ③ 災害時には通勤ラッシュであれば南武線なら6両1200人、横浜線なら8両1600人を1人で対処しなくてはならない可能性もある。
- ④ 日本は災害大国でありワンマン化は利用者への安全確保とは逆行している。
- ⑤ 鉄道に不慣れな方や目が不自由な方にとって車掌が行う音声案内は重要な情報であり、誰もが平等に利用出来る公共交通として欠陥商品になってしまう恐れがある。

▼横浜線も運転台にモニター増設が進められている



「朝ラッシュ時の混雑を運転士1人でドア閉め出来るのか？」 「列車遅延が常態化しそう」 「踏切も多くてトラブルも多い南武線でワンマン大丈夫？」 等、SNSでは多くの声が流れています。安全な鉄道輸送とは？どのような状態が望ましいのか？しっかり考えよう！