

横浜線に自動運転導入

11月からの使用開始を横浜支社が発表

ATO 使用開始についての発表内容

【開始時期】

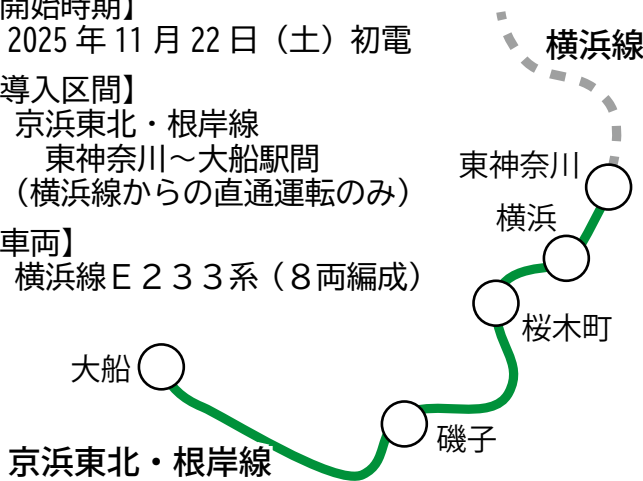
2025年11月22日（土）初電

【導入区間】

京浜東北・根岸線
東神奈川～大船駅間
（横浜線からの直通運転のみ）

【車両】

横浜線E233系（8両編成）



JR横浜支社は9月19日、自動列車運転装置（ATO）の導入を、11月22日から開始すると発表しました。常磐線各駅停車（一部区間）に続くATO導入です。

「車掌——00人削減」と一体

この区間は、来年3月ダイヤ改でワンマン化が狙われている区間でもあります。

昨年11月に首都圏主要線区でのワンマン化が発表された際、「ワンマン運転実施に伴う取り組み」としてATO導入も掲げられていました。その際、喜勢社長は「現在車掌は4500人」

「30年頃に——00人ぐらいの要員減」「『創造的な仕事』へシフトさせる」と語りました。

ATO導入は、この「——00人削減」攻撃を本格的に進め始めたということです。そして、将来的なドライバレス運転への道も開こうという攻撃です。

そもそも「5年で4分の1」という大幅な要員削減そのものが、現場をないがしろにしています。車掌として働く仲間をいったい何だと思っているのか。絶対に許せません。

安全・権利を破壊する攻撃

首都圏・長編成のワンマン化は、これまでとまったく違います。混雑したホームで長編成のドア開閉を行うのは、非常に神経をすり減らします。外房線では2両ワンマンでさえ、降車時に転倒・骨折する重大事故が起きました。「ホームドアや運転台モニターを設置すれば解決」という問題ではありません。

ワンマン化ではこうした業務も、異常時の対応も、すべて運転士一人に責任が押し付けられ、激しい労働強化が強制されます。安全や異常時の対応はないがしろにされます。

鉄道の安全も労働者の権利も破壊するATO導入——ワンマン化を許すことは絶対にできません。職場からともに声をあげよう。