



2025年9月24日
東日本旅客鉄道株式会社

サステナブルな輸送モードを実現するため、京浜東北・根岸線、中央・総武線（各駅停車）でワンマン運転を実施します

○JR東日本では、生産年齢人口減少による労働力不足の恒久化など社会環境が変化する中で、鉄道をより効率的でサステナブルな輸送モードとしていくために、ワンマン運転の拡大を進めています。さらに、この施策の推進により社員の活躍フィールドを拡大していくことで、新たな挑戦を通じた社員のさらなる成長を実現していきます。

○2024年11月プレスでは、首都圏主要線区で2030年頃までにワンマン運転を実施する計画を発表しており、その第一歩として2025年3月に常磐線（各駅停車）、南武線でワンマン運転を実施していますが、2027年春から京浜東北・根岸線、中央・総武線（各駅停車）においてもワンマン運転を実施いたします。

1. 京浜東北・根岸線、中央・総武線(各駅停車)のワンマン運転実施計画

2027年春から、京浜東北・根岸線の大宮駅～南浦和駅間、蒲田駅～大船駅間（10両編成）、中央・総武線（各駅停車）三鷹駅～千葉駅間（10両編成^{※1}）でワンマン運転を実施します。

2030年頃までに首都圏主要線区でワンマン運転を拡大する予定の線区



※1 東京メトロ東西線直通列車は除きます。

※2 横浜・根岸線の八王子駅～大船駅間（8両編成）は2026年春にワンマン運転を実施予定です。（2024年11月6日プレス済み）

2. ワンマン運転実施に伴う安全・輸送安定性への取り組み

(1) 安全性向上への取り組み

列車発車時の安全性向上のため、運転席に乗降確認モニタを設置するほか、異常時等でお客様と輸送指令室との通話や輸送指令室から直接車内放送を行う機能を導入します。係員に対しては必要な教育・訓練を実施し、お客様に安心してご利用いただけるワンマン運転を実施します。

また、関係者のご協力をいただきながら首都圏在来線でのホームドア整備を推進していきます。
(取り組みの詳細は別紙をご参照ください)



乗降確認モニタの例



ホームドア設置の例

(2) 輸送安定性への取り組み

輸送安定性の向上および運転士の負担軽減のため TASC（定位置停止装置）を整備しています。なお京浜東北・根岸線（大宮駅～大船駅間）を走行する E233 系 10 両編成には、ATO※（自動列車運転装置）を導入し、さらなる輸送安定性向上を実現していきます。

※ATO（自動列車運転装置）・・・運転士による運転台の出発ボタン操作により、列車衝突などを確実に防止する自動列車制御装置(ATC)の信号の制限速度範囲内で、駅間の速度を自動制御するシステム

【参考】

関連するこれまでのプレス

・首都圏の輸送システムの変革【2021年12月7日】

https://www.jreast.co.jp/press/2021/20211207_ho03.pdf

・首都圏主要線区でワンマン運転を実施します【2024年11月6日】

https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241106_ho02.pdf

【別紙】安全性向上への取り組み

① 乗降確認モニタによる発車時の安全確認

運転士は、運転席に設置した乗降確認モニタで、全てのドアの乗り降りの状況を一目で確認することができ、より安全に列車のドアを閉めることができます。



乗降確認モニタの例

② お客さまと輸送指令員との通話

列車内で非常事態が発生し、お客さまが非常通報装置（SOS ボタン）を押した後、運転士が応答できない場合には、輸送指令室に直接つながり、お客さまと輸送指令員が会話することが出来ます。輸送指令員は、お客さまの状況を伺った上で、速やかに必要な手配を行います。



③ 輸送指令室からワンマン運転列車への車内放送

輸送指令室からワンマン運転列車に対して、車内放送を行うことが出来ます。運転士が車内放送できない状況にある時など、輸送指令室から車内放送を行い、お客さまにタイムリーな情報をお伝えします。



輸送指令員

④ 避難はしごの整備

万が一、列車の外に避難が必要になった場合に使用する避難はしごを、列車の最前部と最後部に整備します。必要によりお客さまご自身でご使用いただけるように設置しておりますが、避難の際は、近隣の駅などから係員を派遣するなど安全に配慮した手配を行います。



避難はしご設置の例