

東日本旅客鉄道株式会社
執行役員東北本部長 高岡崇様

JR仙石線のワンマン運転化を見直し、車掌の乗務継続と安全対策の充実を求める要望書

2026年1月16日

日本共産党宮城県委員会 委員長 中島康博
日本共産党宮城県会議員団 団長 三浦一敏
前衆議院議員 高橋千鶴子

貴社が公共交通事業者としてかけがえのない役割を果たしておられることに、敬意を表するものです。

さて、貴社はさる12月12日、3月14日に実施するダイヤ改正を発表し、仙石線のあおば通・仙台～多賀城間の列車を増発するほか、すべての電車をE131系に置き換えることを発表しました。その際に、車掌の乗務を廃止して、乗車するのは運転士だけにするワンマン運転を実施すると発表したことについて、沿線の利用者から「安全運転に不安がある」などとする声がたくさん寄せられています。

どの駅の利用者からも共通して出ているのは、「地震・津波などの災害が発生したときに、乗客への説明や誘導はどうなるのか」「急病人が出たときや、車内で暴れたりする人が出たときに不安だ」「踏切で車が立ち往生するなど、不測の事故が発生した場合、ワンマンではとても対応しきれないと思います」などという声です。

福田町駅と苦竹駅は、線路がカーブしているところに駅があるため停車時の車両と駅ホームとの間に約30cmの隙間ができる場所があり、車椅子で乗車する人やホームから転落した人への対応について、「ワンマンで大丈夫でしょうか」と、不安視する声が寄せられています。

仙石線は約50kmの区間に32駅がありますが、うち11駅は無人駅です。夕方から職員不在になる駅が5駅あるため、松島海岸駅から石巻駅までの約26kmの区間は夜間無人で、車掌が乗降客の安全確保などに大きな役割を果たしています。このため利用者から、「有人駅から無人駅になったときも不便を感じました。車掌さんまでいなくなるのは困ります」という声が上がっています。

貴社は、首都圏でワンマン運転化を先行実施していますが、南武線などで遅延の発生が増えています。運転士が1人でドア開閉時の安全確認をしなければならなくなったため、遅延発生の原因がワンマン化にあることは貴社も認めていると承知しています。遅延を回復することが運転士のプレッシャーになれば、JR西日本・福知山線で発生したような事故につながりかねません。

そこで、当面はJR仙石線で車掌の乗務を継続させることを求めるものです。また、障害者団体が要望しているホーム柵の設置をはじめとして、安全対策の充実を要望するものです。

以上