

～安全な鉄道を実現するために～

「いのち、守る！鉄道業の専門性を重視した人間力・現場力が蓄積された「鉄道人」の自覚と責任ある行動を実践し、社会から信頼される安全な鉄道を実現する8・12集会を開催

1985年8月12日、日本航空123便が御巣鷹の尾根に墜落し、512名もの命が奪われました。事故から39年、同じ公共交通機関であるJR東日本の鉄道の安全をつくり出すために多くの組合員や国会議員や地方議会議員の皆さんと集会を開催し、JR東日本の安全性再確立に向けた討論を行いました。



JR東日本首都圏での「ワンマン運転」

運転士の負担大幅増加で

“安全性維持”に懸念

現在、JR東日本では3〜6両編成による「中編成ワンマン運転」（相模線、八高線、常磐線など）が実施されています。今後これを更に拡大させ、首都圏において7両編成以上の「長編成ワンマン運転」として常磐線各駅停車、南武線、横浜線、山手線、京浜東北・根岸線などで順次導入していくと発表しています。

集会では「中編成ワンマン運転」によって発生している「あわや死傷事故」にもなり得る事象があとを絶たずに発生していることやその対策もおおざなりとなっていること、懸念されていることなど、非常に多くの発言がされました。集会に参加された議員の方々からは、「あの両数の車両を一人で運転するのは考えられない。何かあったら対応できないのは明らか」「長編成ワンマン運転導入線区沿線の自治体で、議員同士も連携していきなさい」との感想も出されました。



フル規格のホームドア



スマートホームドア

ワンマン運転に携わる組員から出されたワンマン運転における課題

- フル規格ではなくスマートホームドアの採用で、隙間から飛び出したお客さまの手や体が列車に接触する恐れがある
- 列車が発車後にホーム上のお客さまと接触しても気付けない
- 異常時などで電車が遅れた際の振替輸送や迂回経路の案内ができない

車掌が担っている役割はすべて運転士へ・・・

現在、営業列車で車掌の担っている役割は、次のような作業があります。

- 駅ではホーム上の乗客の乗り降りを確認し、安全にドアの開閉を行う
- 通常運行時の車内案内や輸送障害時の案内放送
- 車内秩序維持、運賃の收受、精算
- 災害・事故や車内トラブルなどの異常時における列車の防護や避難誘導

ワンマン運転では、これらすべてを運転士が行うこと（一部は省略・廃止）になります。また、利用者ご自身に委ねることも多くなることから、特に輸送密度の高い首都圏への「長編成ワンマン運転導入」による安全・サービスレベルの低下が懸念されます。

首都圏の「ワンマン運転」を心配する利用者の声

- ◆ 輸送サービス労組のホームページには利用者から多くの不安の声が寄せられています。
- ◆ ワンマン運転の実施は、乗客を危険にさらし、サービスを著しく低下させ、JR東日本のグループ理念にも反するのではないかと心配
- ◆ 運転士の負担が増えてしまい安全運行に影響があるのではないかと心配だ
- ◆ ワンマン運転が実施されるとご当地発車メロディが無くなるのではないかと心配。ご当地メロディがあると路線や駅に愛着が湧くのでぜひ残して欲しい



皆さんのご意見やご感想をお寄せください

