

遅れや早発は乗務員の責任に！

原因その1

停車時分(30秒)に対し基本動作、取り扱いに要する時間が不足しています。旅客の乗降のほとんどない場合でも45秒程度かかり、各駅15秒ずつ遅れるのが実態です。

原因その2

駅停車から発車時の確認喚呼について、規程に定められた以上に運輸区の対策、また車掌・運転士の個人の対策が加わり、さらに確認喚呼の時間を長くしています。

原因その3

管理者が運情のデーターにより、停止からドア開までの時間、ドア閉から起動を開始するまでの時間をチェックし、この時間が短いと車掌を呼び出して注意指導を行うため、ひとつの動作に要する時間が必要以上に長くなる事に拍車を掛けています。

列車の定時運行は乗務員にお任せ！

会社の対応は

現場では、列車が遅れることを承知で遅れ対策抜きの指導を行っています。会社は日常的に遅れる列車、喚呼が定時運行を阻害していることなど実態を承知の上で放置しています。喚呼に要する時間すら計っていないのが現実です。

現場の対応は

停車時分に余裕のある駅で、車掌の確認喚呼に要する時間と運転士の起動開始時間を見越して15秒以上前にドアを閉めなければ定時に起動開始出来ない。しかし、これにより早発事故となった場合もあります。運転士の側から見れば、回復運転を余儀なくされ、本来なら不要な速度の上昇や、禁止されてはいるが強いブレーキ扱いなどの取り扱いにより事故のリスクを高めるといわざるを得ません。

必要以上な確認喚呼が安全・安定輸送を阻害してはいないか

JR東海の列車ダイヤのクオリティーが低いと言われても仕方がないかもしれません。このような姿勢では今後も列車遅延や早発事故が発生すると考え、名古屋地本は9月3日に「安全・安定輸送を阻害する駅停車時における確認喚呼についての申し入れ」を行いました。

クオリティーの高い列車運行を！