

かべ新聞

2010年 8月11日
第9号

JR東海労新幹線地本

安全側で判断したことがなんで「再教育」

8月6日 9343Aで京都駅発車直後、2ユニット点灯・ブザー鳴動で運転士は、非常ブザーと判断して停止手配しました。その後、事故表示灯を確認したところ電気機器が点灯していました。会社は、乗務を降ろし日勤として、新幹線乗務員の「再教育」の対象にしようとしています。

乗務員の皆さん！

運転士は、駅発車時に細心の注意を払ってどこを見えていますか。戸じめ表示灯と非常ブザーがないかユニットを見ているのではないのでしょうか。

発車直後1Nを入れて、ユニット・ブザー鳴動した瞬間非常ブザーだと思って停止手配をとるのはしょうがないのではないのでしょうか。むしろ安全の側からすれば、最も安全と認められるみちを採った運転士の判断は攻められるべきものではありません。まして「再教育」の対象にするのは持っただけです。

会社は、事故表示灯を含めて初期の現象を把握していない、基本動作ができていないというでしょう。たしかに、マニュアルには運転継続です。

しからは駅発車時、電気機器と非常ブザー同時だったらどうなのでしょう。非常ブザーが押され、旅客の荷物や服が挟まれ傷害事故でも起こったらなんで非常ブザーを予測しなかったかと攻め立てるでしょう。何で停止しなかったというでしょう。

いったい運転士はどうすればいいのでしょうか

訓練でやっているシュミュレーターと違うのです。瞬間の判断が求められているのです。この種事象が何件か発生しています。会社は、その対策を正確な現象把握というだけで、すべて運転士個人への責任としています。

本当に、会社はこの種事故をなくそうとしているのでしょうか。否です。なくそうとすればハード・ソフト対策が必要となり経費がかかるからです。事故表示灯に非常ブザー表示灯をつければいいでしょう。そんな対策も立てず運転士個人の責任転嫁で乗り切る会社の姿勢を許していいのでしょうか。

安全よりも旅客の命より列車の運行優先

このような事態を許せば、運転士は停止することに躊躇すると共に間違ったら「再教育」と一層のプレッシャーにさいなまれます。行き着く先は、三島駅での高校生死亡事故の再来です。

私たちは、安全が最優先なのです。乗務員の判断が優先されなければ安全は守られません。職場で共に、声をあげましょう！