

# 新幹線プレス

2012年4月25日 No.44

発行者 成田隆浩

編集者 教宣部

JR東海労新幹線地本

## 乗務員のみ責任転嫁をやめてハード面における対策を！！

新幹線各駅のホーム上において、日常的に列車防護スイッチや乗務員によるUBS扱いでの停止手配が頻発しています。一部の現場管理者は、運転車掌のUBS扱いを「ビデオを見たが黄色線の外側に旅客が接近していた。UBSを引くまで10秒かかっている」として、日勤に降ろし「再教育」まで行なっています。

しかし、危険と認めた時期は『運転車掌がUBSを引き、側灯点灯、駅係員からの緊急開扉合図・後続車掌のUBSという声』と三者が同時なのです。

乗務員のみみなさん怒りましょう！

三者同時の判断より現場管理者の「ビデオに写っている一場面だけ特定した判断」が優先されるのです。これで車掌職剥奪を含む「再教育」です。

乗務員のみみなさん！駅のビデオは、お客様の安全を確認するものではなく社員の業務状況を監視するビデオに変わりました。またプレッシャーが増えました。

**地本は、4月18日新幹線鉄道事業本部へ申し入れをしました。＜以下内容＞**

### ホーム上の安全に関する経営協議会開催の申し入れ

現在、新幹線各駅のホーム上において旅客の駆け込みや駆け降り、見送りなどでの列車接近などにより、日常的に列車防護スイッチや乗務員によるUBS扱いでの停止手配や非常ブザー扱いが頻繁に発生している。JR東海労新幹線地本は、この状態を放置しておくならば第二の三島駅高校生転落死亡事故が想起される事態であると認識しており、このまま放置せず早急にハードおよびソフト面における対策が必要であると考え。よって、以下について経営協議会を開催し、誠意ある回答をすること。

#### 記

1. ホーム上の監視として駅員の増配置および警備員の増員をはかること。
2. 来年春に東京駅および新大阪駅27番線で導入される「新型可動柵」の設置について、前倒しして当面乗降客が多い東京駅、品川駅、新横浜駅、名古屋駅、京都駅、新大阪駅に設置すること。
3. 導入する「新型可動柵」については、発車前に閉扉定位として乗降終了合図を行い、到着する場合は、列車到着後の開扉とすること。
4. 当面、全駅においての取扱いは、黄色線（点字ブロック）にかかったら停止手配をとること。その旨を全乗務員・駅係員に徹底するための教育を行うこと。  
また、その際の報告は、現行の「緊急開扉等の状況報告書」という簡略化した書式にすること。そして、停止手配をとった社員への責任は一切問わないこと。