

## 異常時の対応はどうするのだ！

まだ記憶に新しい2015年6月30日のぞみ225号において発生した列車火災事故は、車内排煙設備や警備体制など新幹線における危機管理のあり方が社会的な議論の的となりました。乗務員の機転の利いた応急処置などによって最小限の被害にとどめましたが自殺者1名と乗客1名死亡、運転士・車掌3名を含む重軽傷者28名を出す大惨事となりました。運輸安全委員会の事故報告書では、乗客の避難誘導するための必要な時間はなかったと出されています。

この中で運転士の的確な判断はもとより、中乗り車掌が4号車にいて、いち早く現地に急行して火災発生を車内放送で案内したことが、他の乗務員及び乗客への自主的な避難誘導を容易にして最小限の被害をとどめたと言えます。

## パーサーは車掌ではない！

## お客様の信頼度が違う！

中乗り車掌的な業務をするパーサーは、火災など異常時が発生したときに独自の判断ですべての対応ができるのか？

例えば、第一発見者である車掌業務のパーサーが車内放送をするときに車掌長の指示がなければできないとなるのではないのでしょうか？ さらに、車掌長は、災害時・異常時に業務委託する車掌業務のパーサーの安全や健康を確保することを考慮して必要な指示をしなければなりません。会社は、交渉で災害時・異常時に業務委託する車掌業務のパーサーがなんでもできるような回答をしています。お客様からすればパーサーと車掌の信頼度は違う！

JR東海労・新幹線車内業務の見直し反対プロジェクトは、情報『Crew Voice』で、乗務員の声を主張していきます。新幹線地本のメールに多くの意見と感想をお願いします。jrcushinkansen@yahoo.co.jp

