

国労

蘇我運輸区分会ニュース

第12回執行委員会②

11月5日（金）12時50分～地本会議室

合図は何のため？

会議内で「駅の放送による合図が一方的で分かりづらい」という報告がありました。

まず、毎日9時頃から10時頃にかけて、新習志野での入区列車が続くのですが「放送のタイミングで通過列車があったらしく、全然聞こえなかった。車外スピーカーで確認を取り、ドア閉めを行なった」という報告がありました。この時、

駅員がホームを立ち去ろうとしている姿が見えていたが「じゃ大丈夫なんだろう」と憶測でドアを閉めるわけにはいきません。この場合の車掌のドア閉めは、駅員の放送による合図をあ

くまでも耳で確認してからであり、何かあったら責任問題となります。ちよっついな・・・

例えば、過去の取り決めで「車椅子対応は列車が停車し、車掌がドア開扉したあとに放送する」とされてい



たのに、守られていない

場面がここ数年で増えてきました。何故この取り決めだったのか、理由があるはずですが、

また、茂原駅で特急73Mで駅員が放送したあと、遺失捜索に車内に入ったのですが、車掌には全く聞こえておらず、そのまま発車してしまっただというトホホな事象もありました。あとで聞いたところによると、近隣住民に配慮した「夜間音量」なるものが駅側で決められているとのこと

とですが、音量を下げて伝わらなければ、何のための放送なんでしょう？あまりにもお粗末過ぎる考え方に笑うしかありません。笑って済まない重大な事故につながる場面もあるのではないのでしょうか。

伝わらなければ合図じゃない！

車掌の立場から言わせてもらって、発車合図にしろ放送にしろ、車掌はそこだけに集中しているわけにはいかず、全方向に神経を向けているので、車掌が気が付かなかったら、気が付くように合図を送り続けていただきたいと思います。



「合図は何のため？」を考えると、相手に伝わらなければそれは合図を送ったことには絶対なりません……！
駅員、車掌双方の作業手順等を見直し、共有し合える取り組みが再度必要です。

駅員と乗務員、連携の強化を

特急1052Mは東京駅到着後回送となり、駅員が車内巡回のあと、放送を行い、それを聞いて車掌がドア閉めという手順になっています。

ところが、駅員の乗車位置がいくつかパターンがあるようで、車掌は把握出来ず、某日駅員が出場を失念してしまい、ドア閉めが大幅に遅れ、ちょっとしたダイヤ乱れが発生するという事象がありました。この場合の駅員の乗車位置は9割方最後部車両からだと思うのですが、違う場合もあり再度確認が必要です。

また、駅員によっては元気よく「この電車は回送です」といった放送がずっと聞こえているのですが、人によっては全く無言の場合も多々あり、それで乗車位置が見えなければ今回のような事象につながってしまいます。

駅員と車掌のこういった連携について、再度確認し、強化する必要があるようです。

☆ ← この場合の東京駅の放送も発着列車の音にかき消されて聞こえない場合もあります。