

必ず「車掌乗務」は必要だ！

昨年10月「春日駅」、今年の1月「弥生が丘駅」において「鉄道人身傷害事故」が発生しました。2件とも駅進出時にお客さまが列車に接触しての事故であり2件とも進出時の状態確認中、車掌が非常引きスイッチを取扱う人身傷害事故でありました。

ここで問題となるのが、車掌が駅進入、進出時に行う基本動作の中で「状態確認」が今回の事象に役立ちました。鹿児島本線でツーマン列車なので過去の「九産大前駅」での事故に至りませんでした。

JR九州は、昨年秋ダイヤ改正で「3・4・6」両ワンマンを実施しました。ワンマン運転では2件の鉄道人身傷害事故は防げません。本部は、秋・春ダイヤ改正で安全面、乗客サービスの視点から6両ワンマンの車掌乗務を申し入れましたが会社は、効率化を根拠にして対立のままです。ワンマン運転時2件の事故が発生すると運転士に「業務上過失致死傷罪」が問われます。今後も乗客の安全を守るためにも、車掌乗務をあらゆる場面で訴え続けて行きます。

= 業務上過失致死傷罪とは =

- 業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、五年以下の懲役若しくは禁固又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。

鹿児島線減便 不満すし詰め 「JR九州乗客アンケート」

(2月4日西日本新聞朝刊)

上記の内容の新聞報道がありました。記事によると秋ダイヤ改正のJR九州に対する不満が西日本新聞社へ千人以上から「これまでにない混雑で疲れ果てる」「乗り降りに時間がかかり、列車が遅延する」なので苦情が寄せられているそうです。意見のなかでも「合理化は必要だが座席減、減便、減車はやりすぎ」「収益が改善しても、JR九州への信頼が失われる」と貴重な意見が出されています。

交通評論家(佐藤信之氏)からも、「収益改善の影響で利用者離れが進む」「コロナ後、お客を戻すにはサービス向上が不可欠だ」と指摘を受けています。

本部は、両数増車の一考察として「415系」の活用等を訴えています。会社は現時点落ち着いている。大きな混雑は無いとして効率化を優先させています。

乗客の「安全」と「サービス」を守ろう！