

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

東北本線 黒磯～新白河間 5両ワンマン現地調査



7月19日、動労千葉・動労水戸は5両ワンマン運転が強行された東北本線・黒磯～新白河間の現地調査を行いました。

運転台上部の2台のモニターは各3分割され、各車両の両端に取り付けられたカメラの映像が映ります。モニターはホーム停車後にドアを開けると点灯し、出発して時速10^キに到達すると消えます。運転士は一人で、モニターだけでドア付近の状況を確認しなければ

- 出発後、時速10^キに到達するまでモニターは点灯している。その間、モニターを確認しなければならない。
→運転開始後も前方注視できない！？
- ホームを抜けきらないうちにモニターは消える。
→発車後のホームの安全確認ができない。
- 夜間の明かりは駅の照明のみ。
→安全確認が十分できるのか？

ばなりません。車両手前側は視野が狭く、奥側は小さく見えます。荷物が挟まってもパイロットランプが点灯すれば、見落として出発してしまいかねません。しかも、時速10^キでモニターが消えるため、ホームを抜けきらないうちにホーム上の安全確認はできなくなります。さらに、出発後も時速10^キでモニターが消えるまではモニターを確認することになっています。その間は走行中にも関わらず

の間は走行中にも関わらず

前方注視はできません。例えば上総一ノ宮駅のように駅近くに踏切がある場合、非常時にブレーキをかけて間に合うのでしょうか？
運転士の前方注意義務は安全を守る重大な規定です。車掌がいれば、駅停車前、停車中、発車後のホームの安全確認ができます。ワンマン運転ではこれらの安全確認が無視されます。
折り返し時には、車掌が行っている列番入力などの作業も生じます。あらゆる負担と責任が運転士一人にのしかかります。会社の安全無視・解体は許せません。

車両のカメラの位置からホームを撮影。車両の奥側は小さい。手前側は映る範囲が狭い。

