

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！

## <事故対応の例> ※実際の対応は現場状況による

### ○脱線・踏切事故の場合

運転士	車掌
事故発生	
非常ブレーキ・防護無線・警笛・信号炎管・パン降下	
車掌に連絡し状況を説明	
指令に連絡 救援手配	放送で乗客に説明
指令からの指示を受けて車両の確認作業など	乗客の状況を確認→けが人がいる場合は救急車の手配要請
救援を待つ（車両の状態が安全なら車内。転覆などの危険がある場合は車外に乗客を誘導。）	

### ○人身事故の場合

運転士	車掌
事故発生	
非常ブレーキ・防護無線・警笛	
車掌に連絡し状況を説明	
指令に連絡	警察に電話連絡
指令からの指示を受けて降車し状況を確認。事故状況の報告書記入。	放送で乗客に説明
警察の調査、状況説明等	
取り調べ終了後、運転士・車掌の打ち合わせ、再度の車両点検	
車掌の出発指示合図により、運転を再開。	

# なぜワンマン運転に反対するのか② 脱線・踏切・人身事故発生時の問題

ワンマン運転は運転士にすべての責任を負わせて激しい労働強化をもたらす。鉄道の安全を破壊する攻撃です。異常時の対応は大きな問題です。脱線や踏切事故などの場合、まず運転士が列車防護措置を行い、車掌に連絡して状況を説明します。車内放送や

乗客の状況確認等は車掌が行います。人身事故の場合も、運転士は一連の列車防護措置の後に車掌に連絡し、警察への電話連絡や乗客への放送は車掌が行っています。事故状況の確認も、場合によっては車掌が行うこともあり、再出発時には、車掌の出発指示

合図によって運転を再開します。すべて一人で行えというのか！

車掌がいなければ、すべての対応を運転士一人で行うこととなります。何を優先して対応するか、運転士一人で瞬時にいくつもの判断を迫られます。脱線時には車両の転覆の恐れもあり、現行なら運転士は車両の確認を優先して行います。しかし、乗客のけがや病気が深刻で、すぐに救急車を手配する必要がある場合もあります。車両の傾きによっては、すぐに乗客を車外に誘導しなければなりません。

人身事故の場合は現場の確認や警察対応、乗客への説明を一人で行わなければなりません。運転再開時も混乱した状態で運転士が一人で状況を判断して出発することになります。

事故時には、どうやっても緊張や混乱が生じます。その状況でのワンマン運転の負担は、二人で対応できるときとは桁違いに重くなります。

事故対応を誤れば、被害や事故の拡大を引き起こしかねません。運転士への負担の増加は、間違いなく事故に直結する重大な問題です。