

香椎線自動運転の問題点

「GOA2.5」システム

これは簡単に言うと、列車を自動で運転させ、緊急時には保安要員として運転席に乗っている係員が非常停止ボタンを押して、列車を止めることが出来るシステムで、日本では初の試みとのこと。この時乗務する係員というのは、運転士以外の者である必要があるため、「車掌」が受け持つことになっています。こう聞くと、「ワンタッチで、後は列車が自動で動いてくれるのだから楽チンではないか」と思われるかも知れませんが、それほど甘い話ではなく、運転開始のボタンを押す際に信号確認を行うのは係員、運転途中にある信号が急な停止現示をした際に、列車を止め原因を探るのも係員、機器の不具合が生じた場合に点検や復旧等の作業を行うのも係員です。また、香椎線というのは、モノレールや地下鉄とは違って、いつ何が起きてもおかしくない地形の中にあり、普段先頭車に乗らない車掌であれば尚更、そのプレッシャーは強くなります。会社としては、様々なリスクに対する最後の砦として係員を配置すると言いたいのかも知れませんが、これは裏を返せば、最後は「係員＝車掌」が全責任を負うということです。

会社と世間一般との温度差

会社は、今年の3月から開始される「自動運転」について、「未来の鉄道をつくる日本で初めてのプロジェクト」と謳っています。が、そもそも鉄道会社の本質的なサービスとは何かを考えた場合、世間一般の感覚とは大きなズレを感じます。お客さまが「鉄道」に求めているのは、安全かつ時間通りに目的地にたどり着くことです。新たに線路を引いて、新型車両を導入し、自動運転を試みるならまだしも、これまで、同線区の安全安定輸送に務め、異常時対応等のノウハウにも詳しい運転士をわざわざ廃止し、あえて車両機器や線区事情にも精通しているとはいえない係員を配置して自動運転、というのは、鉄道利用者からすると、安全・安心性の低下でしかありません。また、乗務員の間でも「運転士の仕事はなくなり、車掌の責任が増える」といった会話も多く見受けられます。このように、お客さまや乗務員の視点に対する想像力を欠いた、実質的には「労働強化」でしかないような施策について、あたかも「明るい未来」を思い描いているかのよう吹聴するのは、公共交通機関として、あまりに軽忽ではないでしょうか。

会社は、「将来にわたる労働人口減少の中で必要な人材を確保するために、作業の自動化や機械化を推進している」らしいのですが・・・再三の愚策により、自爆的に要員不足を招いている会社の理屈は、支離滅裂です。



利用者にとって「悪いこと」で日本初になっても、どうしようもないよね。



若い力

第 182 号

2024 年 1 月 1 日

発責 国労九州本部

博多区博多駅東3丁目9番3号

ニッコーハイツ1003号

NTT 092-483-1515