

J R E U

# 東 労 組 み と

東日本旅客鉄道労働組合  
水戸地方本部  
発行者： 黒澤 純一  
編集者： 情 宣 部  
No. 95  
2018年12月27日

12/26 申18号「常磐線特急列車における中間乗務員室でのドア扱いに関する申し入れ」団体交渉開催！

## 会社「安全は低下しない」 組合「低下しない根拠が何ら具体的でない！」

1. 常磐線特急列車において、中間乗務員室でのドア扱いを行えることとした経緯を明らかにすること。
2. 常磐線特急列車において、中間乗務員室でのドア扱いを行えることとした根拠と目的を明らかにすること。
5. 常磐線特急列車における中間乗務員室でのドア扱いに関する今後の考え方を明らかにすること。

### 回答

車掌の作業環境向上を目的として必要な設備の整備を行い、中間乗務員室でのドア扱いを可能としたものであり、今後も検討していく考えである。

3. 中間乗務員室でのドア扱いの基本動作を明らかにすること。

### 回答

「中間乗務員室での到着時から発車時までの手順と取扱い」にて周知したところである。

4. 後方乗務員室と中間乗務員室における保安設備の違いを明らかにすること。また中間乗務員室でのドア扱いに関する安全確保の見解を明らかにすること。

### 回答

中間乗務員室でのドア扱いを行える設備を整えているため、安全は確保されていると考えている。

6. 列車運行およびお客さまの安全確保の観点からドア扱いは最後部車両で行うこと。

### 回答

最後部乗務員室以外でのドア扱いについては、安全は確保されていると考えている。なお、関係規程上制約を受けるものではない。

組合) 中間乗務員でドア扱いを行うこととした経緯を教えてください。

会社) 作業環境向上を目的として導入した。作業しやすい方法を会社として考えてきた。様々な作業状況での選択肢を増やした。

組合) 現状のドア扱いに対して現場から作業で問題だという声があったわけではない。会社の検証(調査)でも中間乗務員でのドア扱いを目的としては行っていない。なのに何をもって車掌の作業のしやすさとして中間乗務員室でのドア扱いが、いきなり出てきたのか理解できない。

組合) 中間乗務員室で旅客転落をみとめた場合など、設備が整っていないことで、防護無線の発報などタイムラグが発生する。明らかに安全性が低下する。

会社) 低下するとは考えていない。

組合) 条件が全て整って安全が確保できるのではないか。ドアの開閉だけではない。

会社) なくても対応はできると考えている。

組合) 中間乗務員室でのドア扱い導入の経緯や根拠を聞いたが、ドア扱いができるようにしたということしか分からない。安全性が低下しないという根拠も机上の考えであり、何ら具体的ではない。これまでの会社指導を踏まえた現場からは、疑問の声が出ている。働きやすさの向上ということも言われたが、これも具体的ではない。そうすると中間乗務員室でのドア扱いに対する安全面でのリスクを、働きやすさ向上という目的が上回るのかは疑問でしかない。導入に対する現場の声は真逆であり、働きやすさの向上を会社が押し付けているだけだ。

## 安全が確保できない施策は認められない！！