

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. 96
2018年12月27日

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 (その2)

ドア扱いの基本は最後部車両 中間車両(5号車)でもドア扱いが出来るということ!

12月26日(水)、申18号団体交渉を開催しました。交渉で会社は、車掌の作業環境向上やドア扱いの選択肢が増えることで作業がしやすくなると主張するばかりで、何故、今回の扱いとなったのか経緯や根拠が具体的に示されないうえに、リスクは増えない・安全性は低下しない一点張りでした。

1項. 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。

- 組】今回の取り扱いに至った経過は
- 会】車掌の作業環境向上、作業の選択肢を増やし作業の働きやすさを考えた
- 組】それは目的ではないのか、今回行うこととした会社の考え、経緯は何か
- 会】車掌の作業環境向上、作業の選択肢を増やし作業の働きやすさを考えた
- 組】今までの取り扱いの問題、問題意識はあるのか。何か問題があったから考えたのか?現場からの声があったのか?
- 会】何か問題があったからではなく、作業しやすい環境を考え選択肢があるということ

2項. 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。

- 組】行う目的は何か
- 会】車掌の作業環境向上、ケースバイケースで対応しているの、車掌が動きやすい選択肢を増やしていくこと
- 組】行える根拠は
- 会】.....
- 組】新たに行うことで、リスクが発生するのではないか
- 会】最後部乗務員室が必ずというものではない、車掌として乗降が確認できるので扱うこととした
- 組】行う経緯、根拠が分からない。リスクを負ってまで作業環境向上させることの根拠が分からない

3項. 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

- 組】基本動作はどのようになるのか
- 会】ドア扱いの基本は変わらない。基本と5号車で扱う時の手順ができる
- 組】降車して確認が出来ないことにより、安全上のリスクが発生する。安全レベルが低下する
- 会】現行降車するのは、発車ベルを押すため、安全上のリスクは考えていない。安全レベルは下がらない
- 組】発射時5号車からは、前5両、後5両同時に確認できない。その後問題が発生しても車掌に責任を問わないでよいか
- 会】これまでの考え方と変わらない

4項. 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。

- (中間乗務員室の設備) 非常引きスイッチ、車内連絡ブザー、連絡用マイク、車内電話、メガホン、モニター、発車ベルリモコン・・・
防護無線、信号炎管、無線機はない
- 組】異常時の対応(お客さまの転落等)即座に対応出来ない。安全性が確保されないので低下する
- 会】防護無線があるに越したことはないが、運転士と連携して行って頂ければ良い。安全性が低下するとは考えていない

5項. 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。

- 会】扱う箇所の拡大については、ご利用状況・駅の状況(線形)含めトータルの今後検討していく。やるやらない含め今後検討して行く
- 組】改めて再確認するが、特急列車車掌乗務体制の見直し施策と関係はないのか確認する
- 会】関係はない
- 組】今後の考え方について、現時点で具体的考えがないことを確認する

6項. 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。

- 組】1項の経緯、2項の根拠について会社の考えが分からない。ただドア扱いが出来るということだけ。安全性についても低下しないと言うが、どのように低下しないのかも分からない。車掌の働きやすさと言うが、それについても具体的ではない。中間車両でドア扱いが出来るということだけ、しかし扱うことによるリスクが増えた。現場からは疑問の声が出ている、現場に対して会社の押しつけであり中間乗務員室でドアを扱う必要性はない
- 会】ドア扱いについては、基本は最後部車両であり5号車でもドア扱いが出来るとのこと。引き続き内容含め新たなものがあれば議論する

「究極の安全」求め、安全が低下する施策は認められない!