

東地申5号
9月6日開催

E233系で発生したドアに関わる故障に対しての団体交渉開催!~その2~

2. ドア故障時は原則回送扱いとすること。

【会社回答】

これまでと同様に状況に応じて対応していく考えである。

主な議論内容

- 【組合】これまでと同様にとあるが、回答が分かりづらい。これまでと同様とはどういうことなのか。また、他線区でこのような取り扱いをしたことがあるのか。
- 【会社】判断がケースバイケースだということ。平日の朝通勤時間帯だったら、違う判断をしていた。
- 【組合】私たちの認識は、回送扱いにするべきではないかと考えているが認識はどうか。
- 【会社】車掌側で車掌スイッチによるドア扱いができず、運転士側で車掌スイッチを扱ったところ、ドア扱いが出来た。指令は、乗務員からの情報を基に「ドア故障ではなく、車掌スイッチ故障」と判断した。
- 【組合】どの場面で車掌スイッチ故障と判断したのか。
- 【会社】車掌の情報を基に判断した。車掌のドアスイッチ故障時の取り扱いマニュアルが指令にある。指令の判断としては、「車掌側でドアが扱えないので、運転士側で出来るのか」というマニュアルに従って判断した。その際、故障ではなく、不具合として判断した。
- 【組合】指令室にしかないマニュアルとは何か。
- 【会社】標準集に基づいて、指令で使いやすいように（指示しやすいように）作成している。
- 【組合】NFBが落ちている可能性もあり、運転士に「車両点検」をさせずに運転継続させるということはどうなのか。列車の最高責任者は「運転士」である。
- 【会社】今回は、ドア故障ではなく車掌スイッチ不具合と指令が判断した。運転士側で車掌スイッチが扱えるので、運転を継続させた。運転士に「車両点検」を指示して **列車の最高責任者は現場の運転士だ!** いないことは事実であった。今後は運転士にも指示するようにする。
- 【組合】指令はドアスイッチの故障と判断できるが、現場は「ドアが開扉しない」「ドアが閉扉しない」しか判断できない。現場に指令が作成したマニュアルは存在しないため、現場と指令でズレが出ている。
- 【会社】すべてに対してフローがあれば良いが、フローに沿わない場合は指令に報告し指示をもらって乗務してもらおう。今回の場合、運転士側で車掌スイッチを扱うことが出来たので、問題ない。ズレがあるのであれば、今後標準集の見直しや現場との意見交換で調整する。
- 【組合】運転士は乗降扱いが出来ない。車掌スイッチを扱うということは運転士に乗降扱いをさせるということなのか。
- 【会社】運転士と車掌で連絡を密にして行ってもらおう。車掌がITVやお客さまの乗降を確認して、運転士にドアを閉扉してもらおう。乗務員間打合せをして乗降扱いをするということである。
- 【組合】現場の声を最優先して安全の道を探るべきだ。車掌スイッチを **指令としての確な判断をすることを確認!** 扱うことが不安な運転士に対しては、対応を考えるべきだ。
- 【会社】指令の判断で対応してもらいたい、今後は、その時々での確な判断で対応していく。
- 【組合】東神奈川駅で「TASCを切ってください」と指示があったが切る必要があったのか。
- 【会社】現段階把握していないので、別途窓口で示す。
- 【組合】車掌スイッチが扱えない時に運転士側で扱うことは不安全である。 **運転士に車掌スイッチを扱わせるべきではない!**
- 【会社】運転士と車掌で連絡を密に行っているし、車掌がITVやお客さまの乗降を確認している、不安全ではない。
- 【組合】最大限の安全を考えた時、過去の事象から学び、「車掌スイッチ故障でもドア故障時の取り扱いと同様に回送扱い」にするべきだ。11年前の成田エクスプレスの事象では「車交や回送扱いとする」と団体交渉で確認しているはずだ。
- 【会社】乗務員や現場の声を基に、指令からの確・適正な情報を提供し、指示を出していくことを徹底していく。「車交や回送扱いが基本である」との認識は変わらない。

**列車の最高責任者となる現場の声を基に、
指令は的確な情報提供・指示を出すことで
安全な車両を提供していくことを確認して交渉終了!
安全で快適な車両を提供するために、職場から安全再構築のたたかいをつくりだそう!**