

東地申第
06号「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」
に関する基本申し入れ団体交渉を行いました(その2)

3. 運転士が長時間車両を離れる場合の車内秩序の維持の考え方を具体的に示すこと。

回答：乗務員が長時間車両を離れる場合は、指令・客室間通話機能を用いて、指令から必要な車内放送を行う。

(組)車内放送する判断は指令からか、運転士からの要請か？

(会)乗務員が運転台を離れて車両点検に行くときは指令に依頼するし、急な場合も出てくると思うので、ケースバイケース。

(組)車内放送に対応できる指令員の余裕はあるのか？

(会)そのために要員を置くとしていない。気づかないことはないと思う。見過ごして何も対応できない事はない。応援体制を取る。

(組)人身事故、異音感知で運転士がパニック状態になる可能性がある。そこをフォローする指令員の車内放送になるのか？

(会)異常時に気が動転して放送できない場合もあると思う。場合によっては運転士から指令員に放送を依頼することも考えて良いと思う。

(組)指令員も不安がらると思うので、月1回の集まる会議を使って、これまでの車掌の放送スキルを異常時毎の放送例など指令の中でも共有する事も必要ではないか。

(会)今後の会議で引き続き議論する。

(組)指令側の放送訓練も今後行っていくのか。

(会)検討していく。

《確認事項》

① 運転士が乗務員室を離れる場合の車内放送については指令員が確実に放送を行う。

② 指令側の車内放送のスキルアップも今後検討していく。

4. 指令・客室間通話機能故障時の取扱いを具体的に示すこと。

回答：指令・客室間通話機能の故障時には、乗務員が対応することとなる。なお、必要により車両交換等の手配を行う考えである。

(組)故障は乗務員がどのように把握するのか？

(会)TIMS モニターに表示される。(車内警報ブザーと同じ) 確認

(組)全ての車両か？

(会)3社共通である。

(組)出区の段階で故障表示が出た場合は、出区中止にするのか。

(会)あり得る。故障が発生する場所にもよるが、車両交換出来る駅まで運転させる場合もある。確認

(組)指令・客室間通話機能は首都圏における長編成ワンマン運転で「必須の機能」と答えたのは会社ではないか。省令では記載されていないから走らせるのか？

(会)最終列車など列車手配がつかない時もあり、最終手段として走らせざるを得ない場合はある。

(組)大前提は走らせない(出区中止)でよいのか。

(会)そうだ。確認

(組)故障時、出区させる時もあるのか？

(会)出区ありきではない。

(組)対応方や指令などのマニュアルの変更は検討するのか。

(会)今後検討していく。確認

その3へ