

申1号 第34回定期大会発言に基づく申し入れ第2回団体交渉

第6項① 2017年5月7日、山手線の車掌が営業運転中にパン下げボタンを押したことに対する認識と、今後の対策を明らかにすること。

- 組合**・車掌の養成期間が1~2ヶ月と短い。仕事の中身など十分に教え切れていない。
- 会社**・区によって状況が違うが、現場長の見極めもしており、十分と考えている。
- 組合**・現車訓練を重視して、スイッチ類と現物の関係を理解することが大切だ。
- 会社**・現車の他にシミュレータも活用して、様々なシナリオを体験して貰いたい。
- 組合**・会社回答にある「仕事の本質」「職務の重要性」とは車掌の場合何か？
- 会社**・営業取扱い、車内秩序維持等規定で定められた業務をやってもらうことだ。
- 組合**・規定と言うが、**防護係員として、人の命に関わる運転扱いをしている**ということの理解が重要だ。列車を走らせるだけでなく止めることも教育すべきだ。
- 会社**・その点は一致している。興味本位でスイッチを扱わないなど、十分に教育していきたい。**可能な限り現車での訓練は実施していく。**

第6項② 2017年1月9日、池袋駅構内での保線技術センター社員の待避遅延の事象に対する認識と、今後の対策を明らかにすること。

第6項③ 2017年4月6日、信越本線の柿崎・米山間で発生した線路閉鎖違反の事象に対する認識と、今後の対策を明らかにすること。

- 組合**・池袋駅の事象では、新人が責任者をして起きた。責任者認定に課題はないか。
- 会社**・線路内に入れない保安体制だった。必要であれば間合い抑止や、出直したいできた。認定、意識や知識などを育成シートで確認して、見極めもしている。
- 組合**・若手の責任者はよく考えるべきだ。相談できるように増員するべきだ。
- 会社**・要員の問題は簡単ではない。指令や職場に連絡して相談するようにしていく。
- 組合**・信越線の事象では、作業箇所は自ら安全を確保する基本が崩れている。
- 会社**・線路閉鎖の相乗りは完全に無くならない。着手前の一呼吸置くことは大切。当該のパートナー会社はこだわっている会社だけが起きてしまった。
- 組合**・憲法と法律のような体系の安全ルール化、SBS無線の拡大、事象の中でも原因や背後要因と、その中でも良い点を周知するなどしていくべきだ。
- 会社**・ルールを作って終わりにしない。棚卸しはしていく。列車を止める手段は今も色々ある。「青信号」などでも好事例は広めている。認識はずれていない。

第6項④ 事故速報や事故情報の内容について、事実を矮小化したり、本質をねじ曲げたりせず、ありのまま記載すること。

- 組合**・東海道線根府川~真鶴駅間の退避遅延や、小山車両センター内のピット作業中の列車起動などが、正しく伝わっていない。件名も都度変わっている。
- 会社**・事象については、まず事象を早く伝え、その後掴んだことを含めて正しく伝え、対策を周知する。という段階を踏む。
- 組合**・指令では初動が肝心だ。まずは、事象の重要さが正しく伝わるようにすべきだ。
- 会社**・タイトルや内容は精査の結果変わることもある。正しく伝わるようにしていく。

本日はここまでで終了しました。申し入れ以降約一年にわたり日程が入ってこなかったこと、代議員発言に基づく交渉の重要性を確認しました。引き続き、速やかに日程調整することを確認しました。