



申8号「2018年10月運用改正」に関する緊急申し入れ（第2回交法）

第5項 より高い安全レベルを維持するため、在来線特急列車の車掌のドア扱いは最後部乗務員室を基本とすること。

Q(組合)・より高い安全レベルを維持するため**最後部でのドア扱いを基本とするべきだ!**

A(会社)・基本ということではない。最後部か中間乗務員室か選択してドア扱いが出来る。どちらも適している。**中間でドア扱いをするべきということではない。**

Q・駅発車時の起動開始後は前方注視をするが、中間乗務員室では後方の安全が確認できない。車掌が確認できない箇所を誰が確認するのか。前方も後方も確認することは出来ない! ホーム上の安全が確保できる根拠は何か。

A・車掌は列車の進出時にお客さまに注意を払う。ドア扱い箇所が変わっても**車掌の注意力は変わらない。**もう一つは**列停でお客さまに止めてもらう。**中間からなら前方の視認性も向上する。**後ろが気になれば振り返れば確認が出来る。**

安全確保に対する考え方は全く一致せず!

Q・車掌の判断でドア扱い箇所を選択したが、駅の到着が間に合わない場合もある。その瞬間の車掌の判断は尊重するべきだ。

A・責任を持って仕事をしてもらっている。これまでと考え方が変わるものではない。

※地方の特情により現行おこなっている中間乗務員室でのドア扱いを変更する議論ではありません

第6項 常磐線特急列車の中間乗務員室のドア扱いについて、乗務員の教育、訓練を十分に行うと共に、異常時等の安全対策を行うこと。

Q・訓練が不十分なまま取り扱いの実施が進み不安との声が上がっている。訓練車両には185系が使われ職場からは実施ありきではないかとの声もある。

A・職場で訓練が終了した社員から、中間乗務員室でのドア扱いを可能としている。

Q・異常時の安全対策は何か。

A・停止位置不良の取り扱いやITV故障時の取り扱い等を訓練で周知している。また、列車防護や何かあれば非常引きSWで止めるなどは変わらない。

Q・中間乗務員室では、触車等ホーム上でのお客さまの傷害事故に対して対応が遅れることや発車後の触車や転落事故に気付かないことも想定されるが、乗務員の責任は問わないことで良いか。

A・最善を尽くしてもらうことが重要だ。乗務員の判断は尊重する。

第7項 在来線特急列車の中間乗務員室でのドア扱いについて、将来展望を明らかにすること。

Q・各線区について中間乗務員室でドア扱いを拡大する考えはあるか。

A・常磐線は拡大を検討していく。それ以外の各線区についても車掌の作業環境向上のため必要に応じて検討していく。具体的なものはない。

Q・今回の運用改正により要員がマイナス28となっている職場もある。常磐線が全面開通になった際に職場はどう変化するのか。

A・全面開通は2019年度末。必要な要員は増加する。現状で具体化してはいない。

安全・サービスが低下することは認められません! 乗客からの暴力や故障対応の遅れ等、一人乗務の課題もある中、本当に安全・サービスが低下していないか労使での検証が必要です! JR東労組、全組合員で安全な職場を創り出そう!