

## 申1号 JR東労組新幹線協議会「第7回定期委員会」発言等に基づく申し入れ交渉 その3

3. 2024年10月11日に第3095Bで発生した主編成（U編成）車掌が状態注意とドア扱いを行わなかった事象の詳細を明らかにし、今後は安全確保の観点からも主編成車掌がドア扱いをすることを基本とすること。

回答：主編成の車掌が急病人対応を行っていたことから、付属編成の車掌がドア扱いを行ったものである。なお、本件は指令所と連携を図っており、取扱い上の問題はないと考えている。

《組合》過去にも下りのはやぶさ・こまち号の仙台駅場面で、主編成車掌が車内でお客さま対応のため状態注意とドア扱いができないので、付属編成車掌に11号車の運転台に移動して状態注意、ドア扱いする旨の指示が指令よりあった。この間「車掌は運転扱い優先」と指導されてきた。それは安全が優先だということだ。そのことについて認識はどうか。

《会社》会社にとっても安全は揺らぐものではない。同じ考え方である。安全確認、運転取り扱いの重要性という認識は同じに考えである。今後もそこは変わらない。

《組合》どのような状況ならば主編成車掌が状態注意やドア扱いをできなくても仕方ないといった線引きはあるのか。

《会社》駅進入、進出の状態注意は車掌の実施すべき業務の1つでもあり、安全のため確認することには変わりはない。ドア扱いについても、基本的に主編成車掌がドア扱いすることには変わりはない。ただ、状態注意について駅の進入、進出については基本的に当務駅長が確認をする。だからといって車掌が状態注意をしなくてもよいというわけではなく、車掌も見える範囲で確認することに変わりはない。今回はZ編成で見える範囲で状態注意したので特に問題はないという認識である。ドア扱いについては主編成車掌が扱うことになっているが、付属編成車掌が扱っていけないというものではない。そこは乗務員間でしっかりコミュニケーション取ってほしい。ただ、基本的な部分としては主編成車掌がドア扱いするという指導に変更はないし、今後も同じ認識である。

《組合》今回の事象について現場で確認した際、列車のホーム進入・進出時のホーム上の責任者は駅長であるから、駅長がちゃんと監視できてればいいという返答だった。鉄道の安全は今までの痛ましい事故やお客さまの犠牲の上に築き上げられたと認識している。東海道新幹線の三島事故を教訓とするならば、1つの判断として車内の事象が命に関わる事象でなかったのなら、状態注意を優先すべきだったのではないかと考えるが、どうか。

《会社》状態注意について、複数の目で確認すればするほど安全というのは同じ認識ではあるが、今回全く状態注意をしていないわけではなく、Z編成側の車掌も状態注意していた。その部分は目の数を言えば少なくなってしまうが、状態注意をゼロにしたわけではないので、今回のところは安全上の問題としては捉えていない。

（その4に続く）