

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5

4. 2025年3月18日に第4103Bで発生した一ノ関駅から盛岡駅間を運転士がドア扱いを行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代替車掌の手配を基本とすること。

回答：くりこま高原駅で担当車掌の眼鏡落失が発生したため、担当運転士がドア扱いを行ったものである。なお、指令所等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》車掌には列車防護係員、運転扱いと営業の役目があると思うが、視力が運転適性をクリアしていない状態で列車防護をする状況になった場合、安全上非常にリスクがあるのではないかとというのが我々の認識である。確認させて頂きたいが、乗務員は運転適性検査と医学適正検査の2つパスしなければ乗務できないことになっており、今回4103Bの車掌は眼鏡を落としてしまったことで、運転適性をパスしてない状態になったという認識でよいのか。

《会社》指定された条件からすれば、眼鏡がないという状態はその通りである。当該車掌の視力がどこまでの状態であったか把握できていないが、全く見えないという状況であれば運行できないという判断もあった。今回は指令、運転士、車掌の三者で協議のうえで次駅以降は運転取扱いを運転士が代行できるという判断をした。列車防護係員としても車掌は乗務しているが、何かあれば列車を止める装置もあるので問題ないという認識である。

《組合》運転業務に従事できなくなった場合、列車防護係員としての責務を全うできないことになるのではないのか。

《会社》責務がどこまでなのかはある。列車防護係員として運転業務含めて取扱いできないということに該当するとは思いますが、それに代わるものとして運転士も含めEGSやUBSなどの設備がある。医学適性検査をクリアしていない者が従事して良いというものではないが、列車防護に関わる機器類については設置されており、ある程度必要な列車防護はできるという考えである。

《組合》運転取扱い業務に従事できないとなっているのに、ある程度できると言い切れるのか。

《会社》車掌については省令上問題ない。医学的性検査は車掌については社内規定に則って行っている。列車を運行する上で必要な資格をしっかりと持っていなければならないということは当然変わらないが、今回はその部分を運転士で補ったという事である。

《組合》今回のように、「新幹線運転取扱実施基準」の列車防護係員を省略できるケースに該当しない営業列車において、車掌が運転業務に従事できない状態にも関わらず列車を走らせることが果たして良かったのか、強く問題意識がある。

《会社》必要な乗務員がしっかりとした状態で乗務する事がベストという考え方に変わりはない。今回、急きょ眼鏡がなくなってしまったことから様々検討した中で、運転士がドア扱いを行うことも可能だという判断を指令と協議した中で決定したと聞いている。

(その6に続く)