

申9号「ワンマン機器故障時の取扱いについて」に関する申し入れ団体交渉実施！①

第1項 ワンマン機器故障時の取扱いに関するこれまでの考え方と変更する目的を明らかにすること。

回答 大幅な遅延や列車運休を減らしお客さまへの影響を最小限に留めることを目的として、ワンマン機器故障時の取扱いを変更するものである。

【主な議論の内容】 ★組合

- ・3月12日のダイヤ改正から一部を変更し、始発駅場面において「別編成手配」「車両の組み替え」「車掌手配」を基本として対応してきたところに、途中駅で対応していた「運転士が対応可能なワンマン機器故障であれば運転を継続する」ことを選択肢に加える考え方となる。運転士が運転を継続することに取扱いを变えるのではなく、選択肢を1つ加える。
- ・選択肢を増やすことにより、大幅な遅延や列車運休を減らしお客さまへの影響を最小限に留めることが目的。
- ・始発駅でも運転士が対応可能であれば、車両交換させずにそのまま行かせることもあり得るものの、その時点で、車両交換や車両の組み替えを同時に検討していく。最終的に運転継続という判断をする可能性はあり得る。
- ★**選択肢が増えることによって、「運転継続」が一番最初の判断となると、「まずは走らせよう」となってしまう。あくまで、「別編成手配」等を行った結果、「運転継続」という判断にたどり着くべきだ。**
- ・聞雲に運転士が対応可能であれば運転継続するという考えではない。それがありきではないし、そこから考えるということでもない。

選択肢は増えるものの、やみくもに運転継続をするものではないという考えを確認！

第2項 ワンマン機器故障時の取扱いにおける「始発駅」の定義を明らかにし、「列車ダイヤ上の最初の駅」を「始発駅」とすること。

回答 ワンマン機器故障時の指令の取扱いについては、発生場所を問わず「別編成手配」「車両の組み替え」「車掌手配」「運転士が対応可能なワンマン機器故障は運転継続」を基本とする。

【主な議論の内容】 ★組合

- ・ワンマン機器故障時の取扱いを行う「始発駅」としては、運用上の始発駅であり、車両センターから出区し、駅から出発する場面を「始発駅」と考えている。
- ・盛岡駅、一ノ関駅と八戸駅の3駅しか始発駅として該当しない。
- ★**ワンマン機器の取扱いにおける「始発駅」の定義を改めて確認。**
- ★**乗務員は、会社の認識している「始発駅」という認識ではない。支社、指令と現場の認識が違うと、そもそも取扱いの遅れが出てくることも想定される。その認識は合わせるべきだ。**
- ・ワンマン機器故障時の取扱いにおける「始発駅」は「運用上の始発駅」ということを改めて指令や支社内、現場管理者に周知している。
- ・発生場所を問わず判断することになるので、ワンマン機器故障時の取扱いにおける「始発駅」の定義があることで、認識がズれることは無いと思うが、引き続き、会社としても現場とやり取りはする。

支社・指令、現場と改めて認識を合わせることの重要性を一致。

組合員と議論内容を確認し、検証運動を展開しよう！

申9号「ワンマン機器故障時の取扱いについて」に関する申し入れ団体交渉実施！②

第3項 ワンマン機器故障時の取扱いにおける、運転士が対応可能ワンマン機器故障内容と運転士の取扱いを明らかにすること。また、ワンマン機器故障時は乗務員の状況を考慮し判断すること。

回答 運転士が対応可能なワンマン機器故障は、ワンマン放送機器故障、運賃箱故障、運賃表示器故障及び乗車駅証明書発行器故障であるが、指令の指示に従い対応することとなる。

【主な議論の内容】 ★組合

- ・異常時運転取扱手引きの応急処置マニュアルP4に「自動放送装置故障時の取扱い」に放送分例が載っている。走行中にやるとか、停車中にやるとか明確な基準は設けていない。
- ★安全を考えると、停車中にやるべきだ。 **あくまでも、発車前と停車中に行う事を確認。**
- ・あくまでも運転士の取扱いは発車前または停車後に肉声放送で対応するということ。
- ・運賃表示器故障の際には毎回運賃を指令に問い合わせることにはなるが、列車の遅延にも繋がると認識している。故障時の取扱いとして運転士の対応可能な故障であるが、車両交換や車掌手配を同時に行い、お客さまの影響を最小限にしていく。
- ・以前は早見表が車両にあったが、取り止めにした経緯がある。料金に関してのことなので、早見表を準備する考えは今のところない。
- ・乗務員からの状況報告を無視して手配するところではない。乗務員とやり取りしながら話を聞いて判断をしていく。 **乗務員との状況把握をしながら判断していく認識を確認。**
- ・3月12日の変更に伴って判断の考え方が変わるわけではない。指令から一方的にやって下さいというものではなく、乗務員からの状況、情報を聞きながら判断をしていく。
- ・安全に関するものやドアに関するものについての取扱いは変わっていない。

安全に直結するものやドアに関するものについての取扱いは変わらないことを確認！！

第4項 ワンマン機器故障時の取扱いは安全を大前提とすること。

回答 安全の確保を最優先に取り組んでいるところである。

【主な議論の内容】 ★組合

- ★運転士が対応可能な機器故障の項目はあるが、安全に関わると乗務員が判断した際には、指令の判断もあるにせよ、判断するにあたり、安全が大前提という根拠はあるべきだ。
- ・安全は絶対に確保しなければならない。乗務員が不安だとか、危ないなと思ったら指令にしっかり伝えるべきだし、伝えるよう指導していく。その考えは変わらない。
- ・応急処置マニュアルのワンマン機器故障時のフローチャートについては、内容をチェックし、新しいものに更新をしていく。
- ★フローチャートを見ると、「指令の判断」、「指令の指示」と多くは書かれている。場合によってはコンプライアンス違反になるものもあり得る。「動かない」等の具体的な部分もフローの中身に入れるべき。指令も同じものを所持しているので認識一致の為にも必要だと職場の意見である。
- ・共通認識に出来るようなフローの改定をしていきたい。また、知識向上の為に指令も車両センターや運輸区と車両故障の勉強会等も実施している。
- ・大幅な遅延を最小限に留める目的があるが、遅れを出さないというものではない。安全を最優先で行っていただく。 **危ないと判断した際にはしっかりと伝え、安全最優先で行うことを一致！**

**全4項目議論終了！
議論内容を組合員と確認し検証運動をしていこう！**