

**組合：添乗時の試問は運転妨害だ。やめろ！
会社：やめない。**

**会社：管理者が強権的・威圧的態度により
作成を強要していることはない。
組合：「顛末書を書かないと、次(教育)に
行けない」という管理者の発言こそ
が、顛末書の強要だ！**

本部は9月15日、「第6回協約改訂交渉」を行いました。今回の交渉では「乗務員の再教育」「乗務点呼時、添乗時の試問」「ブレーキディスク板の亀裂」「運転中の無線通告」「落石対策」などの安全確立で議論しました。

会社は、私たちの申し入れに「必要な事情聴取、教育は行う」「乗務点呼時、添乗時の試問は止めない」と居丈高な姿勢でこれまでの回答を繰り返しました。

2006年度協約改訂第6回団体交渉

主なやり取りは次の通りです。

**事故でもないのに恣意的に問題化させ、
見せしめの再教育を止めろ！**

組合：6月に東京第二運輸所の組合員が応急処置箇所間違いがあったが、本人がすぐ気付きリセットし、遅れを発生せず運転した。事故になっていないにもかかわらず、管理者は顛末書の強要した。そして6日間の日勤を指定し、乗務員の再教育を実施している。些細な事象での乗務員の再教育は中止せよ。

会社：個別の事象であり、議論はしない。

組合：些細な事象での乗務員の再教育は認められない。恣意的だ。

会社：乗務員の再教育は安全確立のためにという主旨であり、客観的に判断し指定し

ている。

組合：今回のケースは間違いに気付き、適正に応急処置をし列車を遅らせることなく運転した。

会社：結果オーライならばOKなのか。応急処置でミスをした。そのこと自体基本動作がなっていないからミスを発生させたのであり、基本動作ができていなければ教育するのは当然だ。

組合：ミスと主張するが、間違いに気付き正常にもどした。遅れも出ていない。こんな事象で乗務員の再教育か。口頭での注意レベルの事象である。乗務員の再教育に際して会社の感情が入り恣意的となる。したがって、些細な事象での乗務員の再教育は強く中止すること。

組合：なぜ、乗務員の再教育で在来線と新幹線では見極め試験回数に違いがあるのか。

会社：システムの違いであり、適正に対処している。

組合：管理者の恣意的な判断で再教育を行うことは認められない。「乗務員の再教育」は、運転士職や車掌職を奪うものだ。撤廃しろ！

会社：恣意的なことは行っていない。教育をやめるつもりもない。

組合：回数でくくり、不合格なら他職へ転勤では乗務員へのプレッシャーになる。ただちにやめるべきである。。

会社：適度な緊張感は業務上も必要である。

組合：会社は日勤勤務・教育・乗務員の再教育という画一的な考えがある。実態に合わせた教育に見直すべきだ。

会社：回答にもあるように再教育は再発防止の観点から必要である。

組合：画一的ではなくミスの度合いによっては口頭での注意で十分である。したがって、過度の再教育は中止せよ。

始末書・顛末書の強要はやめろ！

組合：管理者の強権的・威圧的な態度による始末書・顛末書の強要は行わないこと。

会社：顛末書は会社が事実関係を把握するために、事故等の非違行為の当事者が会社の指示に基づき作成するものである。管理者が強権的・威圧的な態度によって、作成を強要していることはない。

組合：顛末書を書くまで、パイプ椅子に座らされていたり、「顛末書を書かないと次（教育）に行けない」という管理者の発言が強権的・威圧的な態度ということだ。

会社：回答の通りである。

添乗時の試問は運転妨害だ！ やめろ！

組合：添乗時の試問安全な運転業務を妨害するものでしかない。ただちにやめること。

会社：業務上必要である。やめる考えはない。

組合：今まさに信号喚呼をしようとする時に試問を行う。運転に集中できない。運転妨害だ！

会社：そのような場所で試問された場合は断ればよい。

組合：断りきれないから、問題にしているのだ。「断れ」ということは信号喚呼時の試問をやめないということか。

会社：回答の通りである。

組合：運転に集中できない、運転を妨害する添乗時の試問はやめろ。

ブレーキディスクの亀裂は現在も調査中？

会社：前段で申し入れるが、団交事項でないことを確認してもらう。

組合：議論しないということか。

会社：前広に議論はしてゆくが団交事項ではない。

組合：では議論する。回答で亀裂については調査中とあるが、調査内容について明らかにせよ。

会社：現在調査中であり、答えられない。

組合：答えないのであれば議論できない。

会社：新幹線地本がブレーキディスクで申を出している。業務委員会を開催する予定であり、その場で答えると思う。

組合：地方は地方であり、ここでも議論すべきである。再度調査内容を明らかにせよ。

会社：文字通り現在調査中であり、答えられない。

組合：回答で今年度から7月末までに台車交換が100件発生について異常と認識しているが会社の見解を明らかにすること。

会社：規程に則り適切に交換している。

組合：300系車両から一体型ディスクになり、ディスクボルトの折損が多発した。そこで会社はディスクボルトの径を24ミリから26ミリへ変更した。そして、ディスクボルトの折損が減少したが、今度はブレーキディスクに負担となり亀裂にいたっていると認識している。

会社：現在調査中であり、答えられない。

組合：ブレーキディスクを一体型から二分割式にせよ。また、亀裂の原因と対策が確立するまで台車検査周期を30万キロに戻せ。

組合：台車調査としてディスクボルト探傷を行っているが、ダイ改以降、異常が何件発生しているのか。

会社：明らかにできない。

組合：できないのは異常が多いということか。

会社：そうではない。協力会社が適切に行っている。

組合：ディスクボルト探傷は「勉強のためにしている」と回答しているが、なおさら直営で行なうべきである。

会社：現行通りとする。

無線通告を受けていて踏切事故にあった時に、会社はなぜ、「運転士に責任はない」断言しないのか！それはケースバイケースである。

組合：在来線では指令から走行中の運転士に対して、運転線路の変更、時刻変更、踏切故障等の通告が無線で行われ、運転士は前方注視できない。安全上極めて問題だ。

会社：無線による運転通告を行う場合、運転中であれば運転士に受領の可否を確認して通告を行っている。また、緊急に通告が必要な場合は列車を停止させる措置をとった後、運転通告を実施することとしており、特に問題はない。

組合：指令は「業務に支障がなければ出てください」というが、無線に出るということは前方注視ができなくなり、業務に支障するということだ。「業務に支障がなければ出てください」ということ自体が問題だ。

会社：支障があれば、出なくていい。

組合：指令は運転士が無線に応じるまで呼び続けて、応じざるを得ない。無通告の着線変更は規程でできる。運転中の運転士に対する無線通告はやめろ。

会社：回答の通りである。

組合：指令は「業務に支障がなければ」と無線に出ることを運転士の判断に任せている。仮に無線通告を受けていて踏切事故にあった時は、「前方注視していなかった」運転士の責任が問われるが、その時会社は運転士を守るのか。

会社：ケースバイケースだ。

基本動作を行っていれば、 反対のドアは開けない！

組合：乗客の転落防止対策として、ワンマン車両でホームと反対側のドアスイッチを扱っても、ドアが開扉しないセンサーを整備すること。

会社：基本動作を行っていれば、反対のドアを開けることはない。ドアスイッチには誤扱い防止のためのフックを装着するなどの対策を行っており、現在のところセンサーを設置する考えはない。

組合：「基本動作を行っていれば、事故を起さない」という主張で、われわれのドアフックの装着要求を拒否したのは会社ではなかったのか。

会社：必要なものは整備する。

組合：センサーは必要だ！整備することで安全性はさらに高まる。早急に整備するべきだ。

次回は 9 月 1 9 日、「労働条件・職場改善について」協議します。

以 上