

ドア扱いの変更は明らかに労働強化だ！

313系ワンマン列車（4次車）におけるドア扱いについて業務委員会を開催

8月より、中央線で313系ワンマン列車（4次車）が導入され、営業運転が開始されている。導入にあたって、取り扱いをふくめ多くの問題があるにもかかわらず営業運転ありきで進められています。

10月19日に業務委員会を開催し労働組合として、取り扱いの変更が事故の危険性を増し、労働強化につながると会社に訴えるも、会社は乗務員の実情を無視した回答に終始しました。

会社回答

1. 313系（4次車）においてワンマンドア操作スイッチを変更した理由を明らかにされたい。

回答：訓練等で説明した通りである。

2. 313系（4次車）におけるワンマンドア操作スイッチを、従来通り運転台に設置をすること。また、従来の車両の改造は行わないこと。

回答：そのような考えはない。

3. 313系（4次車）運転においては、運転時分はそのままとし、各駅の停車時分を最低1分以上確保すること。

回答：適切なダイヤとする。

4. 313系（4次車）では中央線中津川駅～塩尻駅の21駅中、最多で13駅が助手側でドア扱いを行わなければならない、従来以上に運転士の疲労度は増している。安全上問題があるので、列車ダイヤの見直しも含め検討されたい。

回答：適切なダイヤとする。

5. ワンマン列車のドアに関連して、2009年9月以降に車両に超音波センサを仮設し試験を行った経緯があるが、試験結果と設置導入の有無を明らかにされたい

回答：明らかにする考えはない。

主なやりとり

組合：申で要求している、なぜ変更したのか理由を明らかにせよ。

会社：訓練等で説明した。

組合：答えになっていない、なぜ変更したのか説明をここでせよ。

会社：貴側の申にそっての回答である。

組合：訓練は一部の運輸区でしかやられていない、訓練の内容を具体的に明らかにすべきだ。

会社：過去の事象と対策を考慮した。

組合：事故を教訓化しての対策なのか、どのような事故なのか。
会社：例えばホームと反対側を開けたとか、様々な事故対策を考えておこなっている。
組合：他の線区についてはどうするのか。
会社：今は言えない。どちらとも言えない。特定の線区を考えている訳ではない。
組合：今まで使っていた3次車はどうするのか。
会社：現時点で話すことはありません。
組合：現場では改造を行うと言っている。
会社：現段階では答えるようなことはない。
組合：3・4について適切なダイヤとすると答えているが運転時分を含めて見直しをするということか。
会社：会社が考える適切なダイヤにする。
組合：適切なダイヤと言うのは事故防止を含めて適切な時間を持ったダイヤにするという事なのか。定時運転を求めるが4次車は動作が増え、従来と異なり疲労度が大きくなっている。
会社：保安度は高まっている。
組合：これまでの運転では動く必要がなかった。それに比べ作業量が増えている。
会社：決められたことをやらない人もいることを含めて対策を立てている。
組合：会社はこの対策で絶対事故は起こらないと考えるのか。
会社：基本動作を守ってもらえば事故は起こらない。
組合：基本動作を守れば事故は起こらない、昔から言っている事である。動けば肉体的疲労がたまり事故の危険性が高まることは事実である。
会社：その様な事はない。飯田線では問題ない。
組合：動くことにより危険性を会社は考えなかったのか。会社は飯田線では事故が起きていないので中央線でも心配ないということか。
会社：絶対大丈夫だとは言っていない。危険はどこにも潜んでいる注意して欲しい。
組合：適切なダイヤということは事故防止の観点を含め運転時分に余裕をもたせること。2009年にワンマン列車ドアの超音波センサーの試験を行っているがその結果についてどうであったか。
会社：明らかにする考えはないしお答えしない。
組合：他会社では実施している所もある。
会社：立って貰えれば問題ない。
組合：技術的な問題であったのか明らかに出来ないのか。乗務員にとってセンサーによって安全が守られると助かるし仕事がやりやすいものになる。
会社からの十分な説明がなく納得出来ない。今後も問題があれば要求を出していく。

以 上