

協約・協定改訂シリーズ1

現場の社員のみならず安全対策を負わせるのではなく、会社として安全確保を！

本部は6つの柱を中心に交渉を行っています。その中で安全問題については21項目について申し入れました。安全問題では名古屋地本に直接関係する多くの要求も提出されています。

【在来線に関する主な要求】

6. 多客が乗降する在来線ホームに可動柵を設置すること。
7. A T S—P T運転時で速度パターンに触れた時、非常ブレーキで停止させるのではなく、常用ブレーキで速度を低下させること。また、速度パターンが分かるように運転台にインジケータを設置すること。
9. 「運転情報記録装置」は運転士の操縦がすべて記録されている。運転士にとってはプレッシャーとなっている。また、「運転情報記録装置」の記録を利用した表彰制度等を実施している。運転情報記録装置の記録は、ミスまたは事故以外には使用しないこと。
11. 電車の車輪に雪が固着したときに、運転士に雪落としの指示をしている。乗務前のこのような作業は、運転業務に影響をあたえ労災も懸念される。車両滞泊区所、駅に検査係を配置すること。
12. 大雨、大雪警報が発せられた場合には、早めに列車の運行を中止し、安全な場所に列車を停車させること。
13. 線路の雪かき作業は、線路およびその周辺の地形を熟知した係員が担当すること。
15. 山間線区では野生動物との衝突により列車の遅延が発生している。野生動物の線路への侵入防止対策をさらに強化すること。

☆6について会社はホーム上の旅客の安全について現場社員ばかりに対策を行わせ、やることやっていないと注意指導したり事象発生時には追及を行っています。会社としてホーム上の安全を確保することを求めています。

☆9については「運情」が導入時に会社が説明していた使用方法とは異なり、乗務員を追求する装置として使用されています。本来の目的を逸脱した使用をしないことを求めました。

☆11については各地で検査係がいなくなったことで負担が全て運転士にかかってきています。このような取り扱いは、安全運転に影響を与えています。

☆12、13については一昨年の大雪時の教訓や専門作業員が手配できないことで、安全を無視して乗務員に対応させたことの問題を申し入れています。

これ以外にも津波・災害・火災・徐行・災害時の乗務員手配など多くの安全問題を要求しています。要求解決のため職場での議論を活発にしていきましょう。

**会社は現場社員の切実な要求に耳を傾け、
前向きな議論を行い要求を解決すること！**