

## なんでもかんでも乗務外し反対！ 必要のないマニュアル化はやめろ！

昨年、12月に発生した列車発車後のドア「開」時の取り扱いについて事情聴取と称した日勤再教育が運転士・車掌共に行われました。名古屋地本は、不必要なマニュアル及びルールの見直しを求め申第7号で申し入れをしてきました。3月23日、その申し入れに対する業務委員会を開催しました。以下、申し入れと会社回答です。

### 【組合申し入れ内容】

#### 列車発車後のドア「開」時の取り扱いについて

現行では、列車発車後のドア「開」「パイロット滅灯」時の取り扱いについて、車両故障の可能性が大きいとして、指令に報告後車両点検を行うように指導しているようである。

車両不具合の可能性を全て否定するものではないが、正常な状態だった車両が急に不具合になる可能性より、降車できなかった旅客が扉をこじ開けてドアを開ける場合や、乗車した旅客が知人を乗せるために、こじ開ける場合等、悪戯による原因がほとんどと考えられる。

このような状況で、パイロットが滅灯、車側表示灯が点灯したので非常ブレーキにより列車を停止させ、現場判断で運転を再開したところ、取り扱い不良と判断され運転士、車掌共に日勤再教育が行われた。

下記のとおり申し入れるので、早急に業務委員会を開催し誠意ある回答をすること。

#### 記

1. 不合理な取り扱いをやめ、状況に応じた簡素な取り扱いに変更すること。

以上

### 【会社回答】

安全を考慮した上で定めた取扱いであり変更する考えはない。

### 【やりとり】

組合：今回の事象について日勤再教育は行ったのか。

会社：個別については議論しない。内容のみで議論されたい。

組合：幹事間で個別の事象について話をしている。この件について調査したのか。

会社：記の内容のみで回答した。

組合：個別の事象があるから問題になっている。

会社：踏まえるのは結構だが。

組合：乗務を外して日勤させている。降ろされた側はプレッシャーになる。

会社：それ程、無茶なことはしていない。事実確認はしなければならない。

組合：教育することに合理性はあるのか。

会社：ある。

組合：車両点検は何をするのか。

会社：現場に行って確認する。

組合：それが正しい取扱いか。

会社：最も安全な取扱いをする。

組合：悪戯による原因が多いと考える。車掌の経験と感覚で判断できるのではないのか。

会社：組合が考えている要因の方が可能性は高いと考えるが、そうでない可能性もあるからより安全サイドで考える。

組合：本当に安全を考えるなら、ホームに駅員を配置するかホーム柵を設置すべきだ。

安全と安定ではもちろん安全が優先されるが、安定も求めていかなければならないのが輸送業務と考える。必要以上のマニュアル化はやめること。

以上