



11月24日開催 「列車非常停止警報装置故障時の取扱い

東地申第2号 及び機能改善を求める申し入れ」団体交渉を行う【その1】



<主な議論内容>

・「駅・乗務員への教育及び取扱い」

1. 2019年以降において発生している列停故障の発生件数を明らかにすること。

回答:列車非常停止警報装置の故障については、2019年以降7件発生している。

◆具体的な発生個所はどこか。

組合

◆7件という発生件数は多いという認識であるが、会社としてどのように認識しているか。

◆赤羽駅で2件、池袋駅・秋葉原駅・北小金駅
新宿駅・西荻窪駅で各1件。

会社

◆お客さまに影響があったものはさらに件数が少なくなる。設備の稼働率に対して少ないという認識。

認識一致せず

2. 西荻窪駅で発生した列停故障時の運転再開方法において新宿では口頭通告により乗務員に伝えています。その際の「特殊信号発光機動作時の取扱い」及び「列停故障時の取扱い」に対する「会社の判断」と「基本的な考え」及び「安全の確保」と「安全の担保」についての考え方を明らかにすること。

回答:西荻窪駅で発生した事象においては、運転に支障がないことを確認し、安全を確保したうえで運転を再開したものである。

◆輸送指令が「列停故障時の取扱いを行う」と通告していたが、どういうことか。

組合

◆新宿駅で口頭通告を行っているが、何故か。

◆特殊信号発光機の明滅は停止信号ではないのか。

◆西荻窪駅の駅係員を出場させ、赤色灯にて停止手配が採れるようにしていたが、十分に安全が確保できていたのか。

◆運転を再開するうえでの安全の担保は何か。

◆把握していないが、取扱いが存在しないので間違った言い方である。

会社

◆規程上明記されているものではないので、行う義務は無い。情報伝達が目的であった。

◆正常動作ならばそうだが、故障時はその限りでない。

◆安全上問題なかったという認識。駅係員を出場させる義務は無い。

◆指令の判断で安全を確認している。

3. 発生している列停故障を教訓とし「列停故障時の取扱い」を、東京支社として策定すること。また策定された「列停故障時の取扱い」に基づき乗務員や駅員の教育を行うこと。

回答:現時点において、列車非常停止警報装置故障時の取扱いを策定する考えはない。

◆今後は検討することはあるのか。

組合

◆マニュアルを策定することによって安全性が高まるのではないか。

◆労働契約法5条違反に該当する安全配慮義務違反である。会社の認識はどうか。

◆今後、同様の取扱いを行った際に、お客さま・社員の死傷事故が発生する恐れがある。その場合、業務上過失致死傷が発生することから会社が全て責任を取るということで合意していただきたい。

◆無いとは言えない。主張は受け止める。

会社

◆安全の質は高まると感じる。

◆そのような認識は無い。

◆仮定の話をお客さまの場では議論できない。意見としては受け止める。

会社の社員を守らない姿勢が明らかに!

怒

会社はマニュアルを策定しようとしなければ事故が発生しても現場の責任にするというのか!?



11月24日開催 **「列車非常停止警報装置故障時の取扱い
東地申第2号 及び機能改善を求める申し入れ」団体交渉を行う**【その2】



・「設備改善」

1. 現在行われている、2019年9月12日に出された東電信第323号「列車非常停止装置その他の緊急点検の実施について」の成果と課題を明らかにすること。

回答: 東電信323号により指示した点検に基づき設備状態を把握するとともに、必要な処置を講じたものである。

組合

- ◆具体的な成果は何か。
- ◆実際には点検後に事象が発生している。現場に細かな点検指示があれば防げたのではないか。

会社

- ◆点検、交換によって再発防止ができたことである。
- ◆雨水の浸入箇所がケーブル進入口であるということに、点検時点で至っていなかったのは事実である。

2. これまでも輸送障害に至らない列車非常停止スイッチの不良が年間で2件発生していることから点検周期の見直し及び新たな列車非常停止スイッチの導入計画を明らかにすること。

回答: 引き続き、規程等に則り必要な検査を実施し、設備が安定して稼働するように整備していく考えである。

組合

- ◆列停やケーブル類の改善計画はあるのか。
- ◆故障が発生している製品に偏りがあるのは把握しているか。
- ◆故障発生に至るには様々な背後要因が存在する。情報共有を行うことや、内容を精査して点検を指示しなければ点検が無駄になる。

会社

- ◆新型列停を次年度上期に導入することを目指しており、現在は製品化を行っている。
- ◆把握している。今後導入予定のものには、改善点を盛り込んでいく。
- ◆会議等で周知し、より良いものにしていきたい。現場の環境等を調査して点検に入るようにしていきたい。

現場との情報交換・共有を行い、改善していくことを確認

私たちが求める「列停故障時の取扱い」を策定することに対して「現時点で策定する考えはない」という回答であり、また、列停が故障し動作を続けている状況で、列車の運転を行ったことへの不安や問題点を会社にぶつけましたが、全体的に「列停の故障」そして「安全の確保」に対する認識が大きく異なると感じる交渉でした。

また「企業は従業員が常に安全で働きやすい環境で仕事できるよう配慮しなくてはならない」と定められている、労働契約法第5条の違反工に該当する、第5条の工の「必要な配慮」とは一律に定まるものではなく、使用者に特定の措置を求めるものではないが、労働者の職種、労務内容、労務提供場所等の具体的な状況に応じて必要な配慮が求められるものであること、その認識に立つべきである。という主張に対しては「そのような認識は無い」との回答でした。

一方で設備改善の面では、点検の改善点や情報交換を行っていくこと、改良が施された新型列停の導入計画などの成果が確認できました。

【列停故障時の運転に対する会社の認識】

- ・指令が安全を確認したうえで運転再開する。
- ・取り扱いが存在しないので通告・駅員の出場・速度制限などは行う義務が無い。
- ・いずれにせよ安全と認められるみちを採ればよい。

**「取り扱いが存在せず義務もない」では曖昧過ぎる！
安心して安全に運転再開できるように会社は取り扱いを策定すべきだ！**