



11月28日開催 東地申第12号【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し

確実な運転取扱いを求める申し入れ」 団体交渉を行う！

1. 2024年7月6日京浜東北線蒲田駅において、雷雨による停電によってホームドアが故障した際に、乗務員に個別切り替えスイッチを扱うように輸送指令員が指示した事象について、指示した根拠となるマニュアル等を明らかにすること。また、現場教育と異なることから乗務員に個別切替スイッチを扱う指示は行わないこと。

【回答】 基本的にはマニュアルに則った対応を行うものであるが、今回について現地の状況に応じて輸送指令が指示したものである。

組 合

- ◆ マニュアルにないことを指示したで良いか。
- ◆ 指令にもマニュアルはあるのか。
- ◆ 「個別切替スイッチを扱うな」となっているので、扱う指示をやめていただきたい。
- ◆ 現場では、非常開ボタンを扱うように周知されているが、認識しているか。
- ◆ 個別切替スイッチを扱うよりも扱いやすいではないか。「個別切替スイッチを扱わない。非常開ボタンを扱う」と統一した方が良いのではないか。
- ◆ 7月6日に起きた事象から5ヵ月が経つが現場に指示がない。これから行うのか。
- ◆ 乗務員はどうすれば良いのか。指令の言う通りにすれば良いのか。
- ◆ 統一したマニュアルを早急に作るべきだ。
- ◆ 輸送指令員の教育も求める。輸送指令員の指示も混在している。しっかりやっていただきたい。

会 社

- 乗務員のマニュアルからすれば、正しい取扱いではなかった。お客さま救済を優先して行った。
- ある。異常時の記載があるが「誰が扱うか」具体的な記載はなかった。追記していく。ホームドアを扱う線区の指令長には周知した。
- 絶対にはならない。緊急を要するケースがあり、その際にはお願いせざるを得ない。
- 存じている。
- 扱った時の影響と関係性の観点から検討していく。
- 検討は進めている。時間を要している。スピード感が遅いことは真摯に受け止める。
- 「指導されていない」と返してもらえば良い。
- 統一したマニュアルは大切である。誰が見てもわかりやすいマニュアルの見直しを検討していく。
- 指令員の教育については、事象も踏まえたマニュアルがある。勉強会や連絡事項の時間があり行っている。技量や認識を上げて行くことは必要であり、引き続き行っていく。

POINT!



【以下の4点を確認！】

- ✓ 指令・駅・乗務員の3つのマニュアルがあり「誰が」という記載がなかった。
- ✓ 現時点でマニュアルに沿った対応を行っている。
- ✓ 自然災害等も踏まえてマニュアルの見直しの検討を行う。
- ✓ 必要な教育は行っていく。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う!【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

2. 2024年7月27日京浜東北線大宮駅において、雷雨による停電によってホームドアが故障した際に、輸送指令員が具体的な指示を駅係員や乗務員に出さなかった為、運転再開まで1時間要した事象に対して、ホームドア関係に限らず輸送指令員への異常時対応における教育方法を明らかにすると同時に、管轄する線区の駅や乗務員区での教育・訓練に参加すること。

【回答】 駅社員からの故障内容、故障箇所等の状況報告を基に、運転再開に向けて適切な対応を行ったところである。引き続き、定期的な教育・訓練や日々のOJTによる知識や技能の向上と駅社員や乗務員との連携強化に取り組んでいく考えである。

組 合

- ◆ 取扱いにおける課題の認識を示すこと。
- ◆ 「正しい取扱い」と言われているが、教育不足が運転再開に時間を要したのではないか。
- ◆ 駅の体制を把握しているのか。
「駅の指示で発車させる」ことにこだわる理由は何か。
- ◆ 3者（駅・乗務員・指令）で共有する場は検討されているのか。
- ◆ 情報や事象の共有を図ることは一致しているか。
- ◆ 新たな取扱いが行われる際に、現場でどのような教育がされているのか、各箇所（系統）で共有していただきたい。

会 社

- 時間を要する事象であったことは、ご理解いただきたい。指令のホットラインで駅への情報取得、やりとりに時間を要した。乗務員への情報提供が欠けていた。
取扱いは問題ない。駅の体制もある。駅だけの情報でなく、指令からアドバイスできれば時間を短くできたと感じている。
- 指令室内でもホームドアの習熟度を上げていくために、回数等を増やして向上させていく。
- 駅の体制は把握している。駅が乗務員に通告できない時には、ホットラインを通じて指令が運転再開の指示を行う。指令は現場を見れていないため、現地の駅の指示が一番早い。
- 現時点で計画はない。駅や乗務員の訓練に指令室が伺っている。各箇所（系統別）で事象の共有と指導は行われている。
- 認識は一致している。
- 検討していく。

3. 2024年7月25日京浜東北線赤羽駅から営業列車が急遽回送扱いとなった際に、回送電車に関わる指令通告を回送電車として運行開始後に行った事象について、根拠となる規定・マニュアルを明らかにすること。また、指令通告は列車運行にとって極めて重要なことであり、重大事故や取扱い誤りが発生する恐れがあることから、列車運行開始前に確実に行うこと。

【回答】 現地の状況に応じて、必要な情報提供を行った上で回送扱いの通告を運行開始後に行うことあると考えている。

組 合

- ◆ 正規の取扱いなのか。

会 社

- 発車する時点で行うのが基本。機外停車の後続列車に2000名が乗車していた。機外停車を救済したいために情報提供を行い、赤羽駅を発車させた。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う！【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

【3項の続き】

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ 後通告をしても良い根拠は何か示すこと。◆ 通告ではダメだった理由は何か。◆ 通告の重みとは何か。 ◆ 緊急だったら良いことなのか。誰も知らない取扱いを行わせたので、申し入れている。◆ 実施基準に書いてある判断を超える指示を指令は行っている。運転取扱いの原則を変えるべきではない。守らなければならないことを全員の基本とすべきだ。◆ 指令は誰も知らない取扱いを指示するのか。◆ 救済するためならば、何でも良いということはやめていただきたい。輸送指令の思いだけで取扱いが行われている。当該列車の乗務員とやりとりをすること。◆ 乗務員が「今通告してください」と言われた場合にはどうするのか。	<ul style="list-style-type: none">➢ 必要な情報提供を行っている。➢ 受領と復唱に時間がかかるためである。➢ 指令の指示行為。変更になる行為と考えている。回送扱いについては、必要な情報提供を行い、運転士に理解いただいた上で緊急措置で行っている。➢ 通告を軽く考えていることはない。緊急時に行った取扱いで、常態化させることはない。➢ 基本は事前に通告するものである。 ➢ その場の状況により指示を行う。➢ 機外停車は緊急事態である。現場の状況把握に努めていく。後通告が全てではない。基本は運行開始前に行う。指令として最善策を行ったことはご理解いただきたい。➢ 言われた場合には、その場で通告を行う。



- ✓ 通告は、運行開始前に行うのが基本である。
- ✓ 後通告が全てではない。
- ✓ 指令は、現場の状況把握に努めていく。

確認！

4. ホームドアに関わる異常時対応能力を向上させる為に、ホームドアが導入されている全箇所でき事象の共有を行い訓練等で周知すること。

【回答】引き続き、首都圏本部と各箇所が連携し、必要な周知は行っていく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ イレギュラーな事象を乗務員に対して、あらゆるツールを活用して共有すること。◆ 支社を跨いだ事象も共有すること。	<ul style="list-style-type: none">➢ 共有はしている。ツールは現場に任せている。周知徹底は念押しして進めていく。実施状況は確認していく。➢ 引き続き、行っていく。

**団体交渉での確認事項を現場で履行させ、確実な運転取扱いで
安全な輸送サービスが提供できる労働環境をつくり出そう！**



11月28日開催 東地申第12号

「現場教育に即した運行管理を実施し

確実な運転取扱いを求める申し入れ」 団体交渉を行う！

1. 2024年7月6日京浜東北線蒲田駅において、雷雨による停電によってホームドアが故障した際に、乗務員に個別切り替えスイッチを扱うように輸送指令員が指示した事象について、指示した根拠となるマニュアル等を明らかにすること。また、現場教育と異なることから乗務員に個別切替スイッチを扱う指示は行わないこと。

【回答】基本的にはマニュアルに則った対応を行うものであるが、今回について現地の状況に応じて輸送指令が指示したものである。

組 合

- ◆ 今回はマニュアルには則っていない指示を行ったと言うことか。
- ◆ 乗務員のマニュアルからすればそうなのだが、指令にはどのようなマニュアルがあるのか。
- ◆ それぞれの役割分担があるので、3種類あることは理解するが、実際に指令のマニュアルは「乗務員が個別操作板の切り替えスイッチを扱う」ことは書いてあるのか。
- ◆ 乗務員で指導されているマニュアルは「切り替えスイッチは扱うな」と明確に教育を受けているので、今後そのような指示をやめていただきたい。
指令のマニュアルは誰がというのが明確でないので乗務員にと流れたと想像するが「扱うな」と言われているので、そのような指示はやめていただきたい。その辺はどうか。
- ◆ 2点言われていて「指令のマニュアルには記載をしていく」「絶対ではない」というところは「誰が」ということをこれから追加するのか、すでに追加したのか。

会 社

- 乗務員のマニュアルの観点からすると、結果的には正しくなかったと考えている。しかしながら、車内にいるお客さまの救済を優先にした考えで対応した。
- 指令にもホームドアのマニュアルは存在する。しかし、異常時の流れの記載はあるが、具体的に「誰が」「そういう機器を扱うのか」という記載がなく、また指令の方では「乗務員のマニュアル」「駅社員で使用しているマニュアル」「指令で使うマニュアル」を含めると3つのマニュアルを見つつ対応して、日々基本的な取り扱いの勉強はしている。
- 「誰がそれを扱う」「誰が扱ってはいけない」ことが指令の持っているマニュアルに記載がない。
- 基本的には指令室のマニュアルも「誰が」というのが今回必要であることが明確になったので、マニュアルを修正する計画になっている。ただ、絶対にという状況にはならないと考えている。例えば、大輸送障害みたいな時には乗務員の皆さんにもご協力を頂かなければならないケースもあり得る。緊急を要するケースもいくつかあると思う。その際にはお願いせざるを得ないのが正直なところである。
- 今回の事象を含めて、今回は乗務員に結果的に正しくない指示をしてしまったため、関係するホームドアのある線区の指令員、指令長に正しく事象を注意して、基本的な取り扱いには乗務員のマニュアルに書いてある通りであると周知してある。今後は「乗務員は扱ってはならない」ことが乗務員のマニュアルに記載されてあるので追記していく考えである。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う!【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

1 項続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「絶対ではない」と言われたが、絶対ダメにしたい。逆に、もし乗務員がホームドアを手動やドアスイッチ以外で扱う場合には、現場で何か聞いていることはあるか。 ◆ もし開けるなら「非常開ボタン」を扱ってホームドアを開けると指導した方が良いのではないか。 ◆ 「現場教育に即して」という申し入れなので、現場教育に逆行するような取扱いをすることはやめていただきたい。 ◆ 統一したマニュアルをしっかり作っていただきたい。 ◆ 指令員の教育をしっかりしていただきたい。常に乗務員で周知されていること、駅で周知されていることも指令内では共有していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 現場では個別切り替えスイッチを駅社員が扱うものであるとマニュアル通りの周知をしている。ただ、表現の違いになるが、異常時には駅社員、もしくは指令の教育のもと手伝う場合もあり得るような補助的な補足指導をしている。 ➢ 1箇所ずつ開けるか全体を開けるかどうかの課題もあるが、扱うと警報音も鳴るので、扱った時の影響など、様々な影響を加味して今後の時代に即してより良いマニュアルに調整していく考えは持っている。 ➢ 補助的な細かい点は「誰が」「どこまでやって」というのをマニュアルに明記するかどうかは、今後きちんと検討して調整していかないといけない認識は思っている。今回の事象を発端にきちんと整備を進めていくべきである。 ➢ 統一したマニュアルは大切だと考えている。ホームドアの違いで若干中身が違って来るかとは思いますが、基本的には同じものを使っていくのは誤りが発生しないことになると思う。 ➢ 指令の教育は今回のホームドアに限らず、様々な事象を踏まえてマニュアルがあり、それに伴って勉強会が1時間くらいあるので勉強している。

2. 2024年7月27日京浜東北線大宮駅において、雷雨による停電によってホームドアが故障した際に、輸送指令員が具体的な指示を駅係員や乗務員に出さなかった為、運転再開まで1時間要した事象に対して、ホームドア関係に限らず輸送指令員への異常時対応における教育方法を明らかにすると同時に、管轄する線区の駅や乗務員区での教育・訓練に参加すること。

【回答】 駅社員からの故障内容、故障箇所等の状況報告を基に、運転再開に向けて適切な対応を行ったところである。引き続き、定期的な教育・訓練や日々のOJTによる知識や技能の向上と駅社員や乗務員との連携強化に取り組んでいく考えである。

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 回答に「適切な対応を行った」とあるが、今回の事象の取り扱いに関する課題はなかった認識か。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ そういう認識ではない。一つ一つやりとりをしているため、時間は確かにかかると思っっている。なので、指令の認識や教育の問題ではなく、それなりに時間がかかることを理解してもらいたい。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う!【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

2項の続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 時間を要した1つ目は「ホームドアが故障した箇所が多数であったこと」 今後改善できるところと言えば「指令と駅とのやり取り」「情報の共有」がもっとスムーズに行われれば、もう少し短時間で運転再開できた認識で良いか。 ◆ 駅の指示で発車ということと、指令から指示されている、それをひたすら繰り返すのみだったということを現場で聞いている。指令では、どうい方法で運転再開をする認識していたのか。乗務員サイドからは「結構あやふやだと、指令もわかってやっているのか」「わからないから駅の指示で発車してくれ」と言っているのか、その辺が曖昧だったのではないかと思っている ◆ 三者が今回の事象から「何が課題だったのか」を共有して、今後このような事象が発生した場合によりスムーズな運転再開ができれば一番それがベストな話である。 ◆ 「駅の指示で運転再開」を選択する理由は何か。 ◆ 事象を駅・指令・乗務員で共有して行った方が良いと考えるが、今後三者で共有する場面について何か検討していることはあるのか。 ◆ 駅と指令とホットラインで共有している話だが、その情報がちゃんと降りてきていたのかが疑問である。 話を聞くと「『駅の指示で発車してください』しか指令からは言われていない」ので、何をやっているのか乗務員は知らない状態でずっと待たなければいけない、そうするとお客さまにも案内ができない、お客さまサービスにも関わってくる問題でもある ◆ 新たな取扱いが入った・始めた時、首都圏本部から現場に説明すると思うが、現場がどのような教育をしているのか、ぜひ指令・駅含めて共有の場は作っていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 基本的にはそのように考えている。 今回は取り扱いが誤っているわけでもないし、正しく指令の方で駅とのやりとりをしっかりとやっていた。それ以上でもそれ以下でもないと思っている。 ➤ 運転再開できる状況は当然現地の状況にもよるものである。準備が整えば「現地にいる駅社員の指示で 発車してください」の指示自体は誤りではないと認識している。 ➤ 事象が発生した時には「チームで対応する」ことが大事だと思っている。もちろん、乗務員の方にも協力していただくところもあれば、駅の方に協力していただくこともあると思う。その辺は協力して一緒に対処していただければと思う。 ➤ 「駅からの指示」が一番早いという判断である。 ➤ 今のところ計画はない。 ➤ 情報について、適宜やっていくことが基本だと当然思っている。 ➤ 一つの提案の話で受けるが、各職場の乗務員訓練も web の活用等が進んでいることも把握している。 そういったものも一つの策として様々な連携と融合ではないが、できるところがあれば検討していくことは伝えさせていただく。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う!【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

3. 2024年7月25日京浜東北線赤羽駅から営業列車が急遽回送扱いとなった際に、回送電車に 関わる指令通告を回送電車として運行開始後に 行った事象について、根拠となる規定・マニュアルを明らかにすること。また、指令通告は列車運行に にとって極めて重要なことであり、重大事故や 取扱い誤りが発生する恐れがあることから、列車運行開始前に確実に行うこと。

【回答】 現地の状況に応じて、必要な情報提供を行った上で回送扱いの通告を運行開始後に行うことあると考えている。

組 合

- ◆ 「必要な情報提供を行った上」とは、車内貫通を運転士に実施させて、回送扱いで発車という情報のことか。
- ◆ 20年、京浜東北線の運転士をしているが、スタートの駅で「回送扱い」になる「列車の種別」が変わるところから「通告を受けないと動けない」教育を受けて、7月25日までできたが、これは正規の取り扱いなのか。
- ◆ 馴染みがないことは、指令では認識がないのか。
- ◆ 例として出してもらえれば良い。
- ◆ 誰も知らない。「あった」と言うならば「こういう時にあった」と示すこと。
- ◆ 取扱いの根拠はどこにあるのか。
- ◆ 何を以ってそのような後通告を行われているのか。

会 社

- 必要な情報とは、回送扱いをするにあたって「回送扱いになること」「車掌省略になること」「回送扱いの準備が終わっている。連絡を受けてから発車してください」である。
今回の事象の例では、通告は本来始まる駅で、本来は「赤羽を発車する前にお伝えできれば良かった」が、後に「機外停車」をしている列車があったため、事前に貫通が終わっている。
なので「回送扱い」と「車掌省略」の情報を伝えている。東十条到着後に無線で指令通告をすると3つが整っているから、今回は必要な情報提供を行った上で回送扱いとさせていただいた認識だ。
- 基本的には先ほど申し上げた通り、今回では赤羽～東十条間を回送扱いにするのであれば赤羽駅である。今回は、車掌が暴力行為を受ける事象が発生した。発車する時点で行うことが基本だと考えている。
ただし、先ほども伝えた通り、後ろに機外停車があって、乗車人員が2,000名くらい乗車されていたことを考慮して、すぐに駅間停車している列車の救済をしたいと考えた。
- 駅間停車を救済するために事前に通告の内容はお伝えしていて、指令番号を付与することなく、こういう通告内容なので、とりあえず「駅間停車があるので発車してください」と言っているのはゼロではない。
- いつの事象に対して「やったか」とは覚えてない。しかし、機外停車を救済するなど、急遽のものでやむを得ずというところでやったことはある認識でいる。
- 調べるといっても、それに関してしっかり明記したものはないのではなからうかというところで、いつ、この日に「こういうことがありました」という回答がなかなか難しい。
- そういう記載はない。
- 事前に必要な状況を伝えている。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う！【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

3項続き

組 合	会 社
<ul style="list-style-type: none">◆ 形式的には、後程通告をすれば良いのではない。◆ 「通告の重み」とは何か。我々は乗務員サイドならば指令員の通告をもって違う作業がスタートする認識である。◆ 指令通告の重みが軽んじていないかということを危惧している。◆ 「取り扱い誤り」「ヒューマンエラー」に結びつく可能性がゼロではない。情報提供だけとりあえずしておけば良いという軽いものではないのが現場の認識である。 「緊急的に行った、常時行うわけではない取り扱いだ」と言うが、テクニックとしてあったということか。◆ 緊急だったら良いものなのか。◆ 輸送指令だけが知っている取り扱いなのだろうけれども、どこの線区で行ったかは知らないが、緊急だったということでは終わらない。◆ 後通告する根拠は明確ではないと。ちなみに、今回の回送扱いを後通告の形で行ったが、後通告のリスクは何か考えているか。◆ グレーゾーンなのか。	<ul style="list-style-type: none">➢ これも時間の問題というか、そこに指令番号をつけて復唱をとって「オーライ」という形での話なのだが、その1分、2分が欲しい部分もある「受領準備してください」から始まるが、そういうところである。➢ 通告の重みとは「指令の指示行為、変更になる」と考えている。必要な情報と言われるものは、今回の回送扱いは、必要な情報を運転士にお伝えてして、ご理解をいただいた上で安全に発車して、後続列車の駅間停車を救済するために行った「緊急的な措置」である。➢ 指令が指令通告を乗務員に対して変更通告を行うことを軽く考えていることはない。 情報提供だけして事後に通告することをやるかと言えばそうではないし、基本的には始まる前、例えば途中駅から運休になる場合は早めに情報だけは投げて、必ず通告をする行為もしているので、絶対必ずこれを永遠に続けるかと言えばそうではなくて、今回は緊急的に後にいる列車にお客さまが多く乗っていて、通勤時間帯の列車だったので緊急的に行っている。➢ テクニックとしてはあった。➢ わかっていただけのような情報提供をしつつ、今回は「なぜ回送扱いをしなければならないか」と明確に伝えられていなかったかもしれないので、配慮すべき事項だと認識している。可能な限り「正しい情報」を「何のために」「こういうことをするのだ」とお伝えする必要はあるのではと認識している。➢ お客さま救済が一番だ。早く駅間に停車している列車を救済するのが指令の基本的な考え方である。今回はそれを実行したところである。➢ 通告というのは、正しい情報を乗務員に伝えてその通りに運転してもらうところなので、通告は必要だ。ただし、それと同等の必要な情報を事前にお知らせしている上での今回の措置でもあり、緊急的に行った。➢ グレーゾーンにはなっていないと考えている。必ず通告しなければいけない事項は決まっている。例えば「臨停乗降扱い」「車掌省略」といった発生しうる通告「ブレーキ軸割合」の通告もある。そういったことが重要な事項だと考えている。通告はしなくては良いという考え方は基本的にはない。



11月28日開催 東地申第12号 団体交渉を行う！【ダイジェスト】

「現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ」

3項続き

組合	会社
<ul style="list-style-type: none">◆ 緊急時ならば、他の項目に関しても後通告をする可能性はあるのか。◆ 救済しなければいけないのは、乗務員も指令員も同じだと思うが、そのために緊急事態だから後通告で良いと指令だけが判断したではないか。本当に緊急事態なのかどうなのか現場にも聞いていない。◆ 誰も知らない取り扱いを指令は知っているだけで、根本的に、現場に「こうだからやってください」ということはやめていただきたい。取扱い上できなくなっていてもである。◆ 当該の機外停車の乗務員が「まだそんなにお客さまもざわついていないし、こちらとしてはまだ緊急性が無い」と感じたら、その時に通告はできる。◆ 機外停車を早期に解消したいのは全員一緒だと思う。「解決するために、後通告の手段がある」のはこれまでの議論で分かった。まだ大丈夫なら「その間に回送扱いの通告をして出そう」だとか、それは判断が別れてくると思う。その判断をしてもらえば終わる。◆ 後通告をされると言われて、乗務員が「今通告してくれ」と言われたらどうするか。	<ul style="list-style-type: none">➢ 全部が全部という訳ではない。➢ 「機外停車自体が緊急事態みたいなものの1つ」で、先ほど言われた1号車と10号車は見られるが、中の方は見られないなど、その間では何が起きているかわからないところも当然指令としては考えるところできくと、やはり「機外停車は早期に救済すべきだ」という認識になってしまう。➢ 情報量が多かった、少なかったことは様々捉え方があると思っている。実際に当該の運転士に対して「こうなので回送扱いにします」という一言があったら、違っていたかもしれないし、今そういった議論になっていると個人的に考えている。伝え方からすると、今回の件を踏まえて様々検討していく必要があると考えている。➢ 駅間に停車している列車の車内の乗車人員は聞くので「車内の状況はどうか」と聞くことは可能だと思う。<ul style="list-style-type: none">■ (勤労) そういうふう聞くこともあり得る感じか。➢ 必ず聞くかといえばそうでもない。把握することには努めていく。➢ 「通告をしてくれ」と言われれば、もちろん通告する。

4. ホームドアに関わる異常時対応能力を向上させる為に、ホームドアが導入されている全箇所でき事象の共有を行い訓練等で周知すること。

【回答】引き続き、首都圏本部と各箇所が連携し、必要な周知は行っていく考えである。

異常時こそ、併発事故防止の観点から
安全の確保のため、確実な運転取扱いを行うことが重要だ！
安全な輸送サービスが提供できる
労働環境をつくり出すために、現場から声をあげていこう！

