



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）で共有する場合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！