



HPはこちら

# 東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合  
発責 教育・広報部  
2019年2月22日 No.63

## 申第8号「新幹線ドア不良のまま営業運転を 継続したことに関する申し入れ」団体交渉速報

### 「ドア故障のまま運転継続」はあり得る ～新幹線のドアが勝手に閉まる故障で、お客さまが挟まれる～

2018年7月13日と7月30日に上越新幹線において、お客さまが駅で乗降している最中にドアが自然に閉扉するという事象が発生し、事象発生後に原因が特定されないまま営業列車として終点の駅まで運行しました。このことを受け、お客さまに傷害事故を与える要素が排除されない限り営業運転は行わないことを求め、本部は2月20日に申第8号の団体交渉を行いました。

**経営側は「お客さまに傷害事故を与える要素が排除されない限り  
営業運転は行わない」と明言できず！**

**運転継続を判断した根拠は、運行計画に対するリスクを考えて！**

#### 経営側の回答

事象発生時においては、車両の状態等を総合的に勘案し対応していくこととなる。

なお、今事象については、現地の状況を十分に把握し、関係箇所へ連絡をとり、安全かつ速やかに対応したものである。 ※記載は要旨

**組 合：**今事象は、お客さまがドアに挟まれて傷害事故につながる恐れがあった重大事象である。ドアの自然閉扉は危険という認識にないのか。総合的に勘案したという判断基準は何か。

経営側：停車中のドアの自然閉扉で、お客さまの傷害事故が発生するという認識はない。ドアが閉まることは安全側に働いたことであり、車掌スイッチで開くことも確認し、車掌に注視するよう指示をした。判断基準は運行に対するリスクを考えて営業運転を継続した。

**組 合：**車両はフェールセーフに働いたが、乗降しているお客さまに対してはフェールセーフではない。危険という認識を持ってないのか。

経営側：危険という認識を持たばその車両は走らせることはできない。列車の運行にはリスクが生じるものだ。100%の安全はない。 ※記載は要旨

現場第一線で働く社員と経営側の認識に大きな乖離が生じていることが明らかになりました。これが『変革 2027』においても引き続き安全を経営のトッププライオリティに位置づけ、まさに『究極の安全』の確立をめざす」としている経営姿勢なのでしょうか。

東日本ユニオンは、まさに運行優先体質と言わざるを得ない経営姿勢に対し「運行判断はお客さまの傷害事故ゼロ」を基準とし、危険回避の判断を何よりも優先することで「信頼」を得られる企業風土へと変革していく為に継続して取り組んでいきます。

**怪我人が出てからでは遅い！**

