



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その1

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

1. 東日本大震災以降、首都圏本部(旧東京支社)として取り組んできた防災の取組みを明らかにすること。

回答:災害発生時の対応についてマニュアル等を整備するとともに、必要な教育・訓練を行っている。

組合

◆災害時対応についてのマニュアルの整備や教育は、具体的にどのようにしているのか。

◆統括センターになり、融合社員として他駅に行ったときに、防災計画が分からない。避難誘導も周知されていない。

◆運転士と車掌で支社が違うことがある。線区による統一した教育やマニュアルが必要ではないか。

◆乗務員の避難誘導の責任は会社が負うのか。

◆東総セ泊で目黒川氾濫の防災無線が豪雨で聞こえない事があった。ハザードマップもタブレットのどこにあるのかたどり着かない。また、泊地には管理者がいるべきである。

◆総合防災訓練や、地震津波準備編に基づいた訓練をするとの事だが、現場における初動対応に関する非常訓練の内容、現場機関における訓練内容、安否確認の実施人数の3点を報告するようになっている。安全企画ユニットとして各現場の訓練内容は把握しているということか。

◆その報告を受けて、周知されていないという現場の声との乖離はどのように認識しているか。

◆グループ安全計画2028に対してどのような進捗なのか社員は分からない。見えるようにして頂きたい。

◆経験値、形式知、暗黙知を深めることが感度を高める事である。こうした勉強会が出来る体制が必要だ。

◆自治体との意見交換はされているのか。

◆そうした場の議論が周知、共有されているのか。

◆実のあるものにしないと防災意識は高まらない。同時にハードをいかに整備するかが命を守れるか否かとなる。そうした視点で防災整備と教育していくことを確認したい。

会社

◆必ずしも全員ではないが、9月1日に実施している総合防災訓練がある。救命救急講習を震災以降に実施している。横浜支社の津波対応訓練に参加している。防災業務実施計画があり、災害対策基本法という法律をもとに作っている。地震と津波に特化した防災実施計画としていて、資料も一般編を準備編と対応編にするなど変化している。他には大地震発生時の対応マニュアルがある。

◆日常業務より意識が薄くなる現実はある。安全企画ユニットとしてはCSに参加して意識づけをしている。

◆線区というより面で考えている。津波区間がある東海道線も、基本的な事は統一されている。

◆状況によるが、安全綱領の精神に基づいて判断する。

◆各職場でどこまでやるかになる。必要であれば管理者を起こして対応することになる。

◆そうだ。

◆周知についてではなく、訓練計画と実績の報告を求めている。

◆数値化も、参加率だとか様々な方法がある。例えば安全に対する意識のアンケートに盛り込むなどの方法がある。

◆個々の職場のCSで若手やベテランのコミュニケーションがあっても良い。

◆安全企画ユニットとしてもやっている。警察消防の他に、荒川水域協議会がある。

◆現状ない。

◆了解した。



情報や知識の共有が防災意識向上の出発点だ！



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その2

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

2. 首都圏本部として事業継続計画（BCP）について全社員に内容を熟知させる教育を早急に実施すること。

回答:引き続き、必要な教育を行っていく考えである。

組合

◆会社としてBCPをどのように認識しているか。

◆国からしても、BCPを個別に策定するのが一般的。過去の交渉で東京支社として作成することは考えていないと答えている。いま様々なリスクが高まっている情勢において、数年経っているが現在もBCPの策定は考えていないのか。

◆リスクは想定外も想像するとグループ安全計画2028で謳われている。我々としては、JR東日本としてのBCPをきちんと押さえた上で、首都圏本部含めた各支社それぞれがBCPを作成しているというのが望ましいと考えている。

◆現在は防災業務計画の中に事業継続計画を作りこんで、いるが、この中にどのような形で反映したのか。

◆事業そのものを継続させていくことは盛り込まれていない。

◆我々は、BCPをきちんと確立すべきだと考えている。防災業務計画に盛り込めない部分については、きちんと別として策定を求めたい。

◆防災士会議や研修を受けた側からすると、本来それは別々に確立した計画でなければならないと議論している。そういったことを会社側としてもおいて策定をお願いしたい。一つの提案として取り入れていただきたい。本当にいざ起こった時、今の防災計画では、会社が潰れたらどうするのか、どうやって会社を継続させていくのかリンクしない。社員全体がその不安と震災対策・災害対策両方を行っていないといけない。

会社

◆安全企画ユニットとしては災害発生後、いかに早期復旧するか、いかに被害を最小限に抑えるかというところである。

◆総合的に安全企画ユニットだと安全の部分、防災の部分である。経営になると難しい。

◆安全企画ユニットとしてもそういう動きがあれば、当然入って計画していくが、全体的な部分となると、そういう話は聞いていない。

◆防災業務計画はもともと存在していたところに、国の法律に基づいて作成してきた。地震と津波に分けて作成し、そこに特化して作っている。もし、何かしら大きい事象が発生すれば、それも盛り込む必要がある。大地震が発生した時の社員の行動の規定を盛り込んでいる。

◆防火・防災のこの規定の中にすべてを盛り込むことは当然困難であるし、経緯からすると災害対策基本法に基づいて作っている。例えばテロだと異なってくる。

◆前回2021年の議論の中で、BCPについて同じように議論しているが、この中で「BCP＝防災業務計画が全てだ」という意味と捉えがちだが、防災業務計画が国の法律に基づいてきているので、すべてをここに盛り込むのは違う部分がある。経緯もあるので当然ここに全部盛り込むことはできないと思っているので、BCPの観点に基づいた部分からすると、それぞれで別れているのが自然だ。

◆言うことはわかる。これと別にしっかり作っていかないと。意見は真摯に受け止める。言われたことは理解している。

確認!!

BCPをきちんと確立していくよう、今後の検討を求める！

その3へ



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その3

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

3. 地震や津波を想定し、現場に合わせた乗務員の避難誘導の行動訓練を全社員教育として計画的に実施すること。

回答:引き続き、必要な教育・訓練を実施していく考えである。

組合

◆この1年でやってきた内容は何か。

◆全社員教育は教育の内容を貫徹していくことが必要だ。計画的に全員が梯子を触るということではなく、津波や地震など災害を想定したときに、現場によってどうやるか様々あると思うが、全社員に教育して、行動ができる社員教育を現場とともにやっていただきたい。目的はずれていないと思う。「行動出来る社員をつくる。」一律には難しいと思うが、しっかり首都圏本部としてリードしていただけたら良い。どのように「安全に、命を第一に行動・判断できる社員」を教育していくのか。災害はいつ来るかわからないが、しっかり継続的に教育していくことを打ち出してほしい。

◆目的は違うが、同じことは別のところでやっている。それは素晴らしいと認識している。同じようにやっていただきたい。3項として一番強い部分は現場に合わせた乗務員の避難誘導をどのように行っていくかである。冒頭の場所の特情は、地域とどう作っていくのかが一つの条件。また、夜とか昼とか暑いとか寒いとかの条件とか、その都度の環境に合わせた避難誘導のやり方だとか、お客さまとの連絡手段なども含めた具体的な教育をどのように作り出していくかが重要である。

◆モビリティサービスユニットの話で出ていた、様々なグループの取り組みとかそういったところをいかにして職場で料理して反映させていくのか。安全企画ユニットのCSでの意見交換会で反映できる仕組みだとかを作り出していくことが重要。そうでないともったいない、やっているが防災に活きてこない。モビリティサービスユニットと安全企画ユニットの連携をぜひつくりだしてほしい。

会社

◆乗務ユニットとしては、地震や津波を想定した訓練(例えば降車誘導訓練、横浜支社の津波避難訓練、東海道を主に乗っている津波注意区間の乗務員訓練、JR 西日本和歌山地区でやっている訓練)に参加している。全箇所全社員ではない。サービス品質改革ユニット主催の救済梯子を利用した訓練を地区ごとにやっているが、乗務員何千人という相当な数なので全社員一律ということではできていない。

◆まさに認識としては私どもも一緒。いかにやっていくかは、限られたリソースを使いながらやっていきたい。

確認!!

◆被災する場所は選べないし、いろんな条件がある中で、すべてを想定するのはなかなか難しい。箇所ごとになってしまうが、箇所の特情に合わせた訓練や、動画であったり紙ベースのマニュアルが箇所ごとに変わっていく。必要性は首都圏本部が、一律にここでやれとかいうより、箇所のリスク委員会、防災委員会があるので、そこをメインに我々も指導しながらやっていく。

◆各主幹が連携していく取り組みというのもこれからもやっていく部分がある。安全企画室は現場直接というところではないので、こちらから年一の取り組みはやっている。各主幹は逆にいろんな現場を回れるので自然と情報を得てそこで話せる。当然やりとりはしている。各主幹含めた部分の情報交換、連携は引き続きやっていく。

確認!!

主管部の「融合と連携」が、現場の防災レベル向上につながる！

その4へ



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その4

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

4. 降車誘導の際に障害となる樹木や雑草の伐採を早急に行うこと。また施設関係の線路内立入門扉や通路が災害時に使用できるように全乗務員に対して使用方法の教育を実施すること。社員及び旅客の避難時における安全を確保のため門扉近辺の避難ルートの対策を施すこと。

回答: 樹木や雑草の伐採については、必要に応じて対応している。なお、避難ルート等については状況に応じて、必要な対応を行っていく考えである。

組合

◆会社回答では「必要に応じて対応している。」ということだが、**必要に応じて対応している内容は何か。**

◆中央線・四ツ谷～市ヶ谷間の今の線路の状態を見ていると雑草が凄い。やっているという割には全然解消されてないように見受けられるがどうなのか。

◆被災した時に伐採されていない状況だと降車誘導できない。そのようにならない為に伐採しておくことが重要だ。努力して年1回やっていることは理解するが、**歩けるようにするのは、やはり重要だ。乗務員から避難誘導できないような状況になっていると聞いている。**

◆首都圏で言えば軌間を歩いて駅に向かうのが一般的かもしれないが、場合によっては、線路脇を歩かなければならない場合もある。実際に草木で覆われていて、どこに門扉があるかわからないという事も見受けられる。調査をしてしっかり対応してほしい。

◆根岸線根岸駅付近は海側に工場があり、津波が来ると工場が爆発して火の津波が来ると言われている。本当に早急に逃げなければいけないところなので、**もし門扉が使えるば、避難誘導もしやすいが、現状は使えない。**

◆「融合と連携」を本当に会社側で取っていただきたい。系統で振り分けるのではなく、いかにして防災を高めるために施設電気・乗務員・営業部門でどうやって作っていくか**連携し、発意発想していただきたい。**

◆総武快速線や京葉線の地下区間の立坑は「ここが立坑だ」という訓練はあるが、**実際外に出てどうするかという所までやっていない。**そのような所も含めて乗務員が対応できる設備が必要だ。立坑を出ても柵に囲まれている。

◆南京錠で施錠されている箇所があるが、ダイヤルキーと併用して工夫されている所が実際ある。

会社

◆除草・伐採は、近隣住民からの苦情であったり、社員やパートナー会社が業務に支障するような箇所を総合的に勘案して実施している。支障しそうだと言われれば優先順位をつけて、緊急度を考えながら最終的に調整してやっている。

◆やっているのが実態だが、言われている通り春から夏にかけて植物が繁茂する状況がある。対応が後手後手に回っている箇所はあるが、引き続き除草は実施していきたい。

◆モビリティサービスユニットとも相談しての事になるが、その区間によって線路脇を避難誘導のため整備してほしいということであれば、**設備として依頼を受ければ伐採や除草をしていきたい。** **確認!!**

◆門扉は業者が入ったりするものなのでそこはしっかりと把握しながら、いつでも使えるような形にしていきたい。

◆使わないという判断はない。状況によってだが、使えるものは使う。使えない状況であれば判断の一つのなると思うが、例えば門扉が開けられる手配ができればそこから誘導というのは可能だと思う。

◆主張は受け止める。すぐにというところではないが、出来る・出来ないで言うと**出来る話だと思う。**ただ全部やれとなると難しい。 **確認!!**

◆主張に関しては受け止めるがすぐにどうにか出来るわけではないと感じる。鍵もおそらく設備系の鍵で統一されたものが使われていると聞いているので、**今すぐではないが検討していきたい。**

◆こういった方法をとるかは別として、すぐに出来る・出来ないはあるが検討していきたい。



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その5

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

5. ワンマン運転を計画している線区の防災対応や無人駅及び、業務委託駅の対応を明らかにし、お客さまに平等な運輸サービスを提供すること。

回答:引き続き、関係箇所と連携して対応を行っていく考えである。

組合

◆回答にある「関係箇所と連携して対応を行っていく。」というのは、**具体的にどのようなことを対応していくのか？**

◆ツーマンもワンマンも変わらないということで、駅以外の各箇所とも連携をとるという事でいいか。

◆避難誘導における梯子の教育などいろいろあったが、ツーマンとの対応の違いはどのように教育しているか。

◆**2人でやっていたことを1人でやることは可能か。**

◆そのようにやっているということだが、深夜・早朝は寝ている社員を起こしに行くだけでもタイムラグが発生する。現場ではどうするんだと言われている。ツーマンとワンマンで時間が変わらないというのは**実際計っているのか？**

◆**緊急時の指令からの伝達がうまくいかない時はどのように意思疎通し、お客さまへの情報提供を行うのか。**本当の緊急時に乗務員の判断で全ドア開扉しなければならないなど、その場で判断していく必要がある。しかもワンマンの場合は運転士1人の判断で開けるので指令との連絡手段や駅との連絡も、駅が起きていない時間帯も考慮して**しっかり確立しておかないといけないと考えている。**

◆ここで求めているのは、平等な輸送サービスをお客さまに提供することが大事。その時にお客さまの声を把握する考えはあるか。

◆聞いた方がいいと思うのでぜひ聞いていただきたい。**災害時もそうだが、命に関わるものだから平等の輸送サービスを提供するという事をやってもらいたい。**

会社

◆現時点、常磐緩行線でワンマン運転をしており、1人で対応することになるが、**近隣の駅から応援に来ることになっており、駅と協力しながら対応していくというイメージである。**

◆指令の方で指揮命令系統を確立させて対応していく。

◆車掌がいなくなったため、運転士は応援が来るまでは1人で対応するという変化。

◆**可能という認識だ。**

◆その教育はワンマンになる段階で行っている。**例えばお客さまを緊急に降車させなければいけない場合、ツーマンとワンマンで特段時間の差はないと思う。梯子をかけて降車をするやり方はタイムラグがあるかもしれないが、緊急事態で全ドア開扉する時は、そこまで時間は変わらない。ただ駅の体制は、早朝時間帯、駅社員がいないところは当然管理駅が起こしに行くという事になる。**

◆長編成ワンマンになるまでも短・中編成ワンマンでそのような議論も多々あったかと思う。**当然2人いたものが1人でやることになるという心配があった中で訓練を行って、車警通話装置や指令からの情報伝達などを取り入れた中で、今のところワンマンで避難誘導等もなく推移している。ただ長編成ワンマンが当社で始まってまだ歴史が浅い状況で、これから職場でも色々な訓練の年間計画を作り上げていく。職場とコミュニケーションをとりながら綾瀬に打ち合わせに行っているいろいろな課題ももらってきている。その都度一緒になって、安全なワンマン運転に取り組んでいく。**

◆お客さまの声は全てではないが、既にグリーン情報システムで入っている。ただ、常磐緩行線については、ワンマンになったからお客さまの声が増えたり、ワンマンに特化したお客さまの声は把握している限りでは上がっていない。

◆**実際ワンマンをやるというタイミングではもちろん地域の方や行政の方に話をしに行っており、そういったところお互いの話は聞いている。実際始まって以降の声はグリーン情報システムなどで引き続き把握していく。**



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その6

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

6. 地震発生時には、現場の乗務員に権限移譲し、現地の判断を第一優先とすること。またそのことによる問題は無い事を認めるとともに会社のフォロー体制を確実にすること。

回答:個々の事象により判断することとなる。社員に対するフォローは引き続き、行っていく考えである。

組合

◆どのようにフォロー体制を確立していくのか。

◆基本的には、現場の権限委譲とは現場の判断第一優先ということでしょうか。

◆現場は「こうやりたい」、指令側で「いや、それは駄目だ」ということもないか。

◆基本的には齟齬が発生しない限りは現場判断が優先されるということか。

会社

◆ここで言うフォローとは、事象発生後のことを回答させていただいた認識。決して何か事象が発生してそのままにしておくことはないということだ。今も事象が発生して、何もその後の声かけがないということはないと思うので、そこは変わらないということをお伝えしている。

◆その通りだ。先ほどの通信手段がどうなのというのは、当然指令と会話も何もできず、色々なツールも何も使えないとなればそれしかない。申し訳ないが、もう本当に現場の判断というところがある。それで判断したと言え、それを踏まえて対応してもらう。確認!!

◆そこは難しい。言葉の掛け違いの部分にもなってくる。当然無線が基本になると、当然言葉だけになってくるので、例えば乗務員がこう伝えたということに対して、それがきちんと指令員が理解するか、そこがもし違う意味で理解してしまうと、齟齬が出てくる可能性がある。

◆その通り。明らかに間違った判断をすれば、それは指令だと言って言うだろうし、基本的に現場最優先、現場判断最優先というのは変わらない。確認!!

7. 駅構内における建造物の耐震補強、災害発生時の避難誘導設備、防災用自販機等の早急な整備を行うこと。また水害、豪雨災害における浸水対策も含めて行うこと。

回答:引き続き、状況を把握していくとともに、必要な対策は行っていく考えである。

組合

◆駅の構内の耐震補強や設備の整備についてであるが、把握している状況や必要な対策について具体的に示すこと。

◆そのほかの災害発生時における避難誘導設備、防災用自販機等の整備はどのようになっているか。

◆いざというときは、備蓄のものを配布するしかないのか。

◆整備は順調に進んでいるということか。

会社

◆駅構内における建造物の耐震補強については、これまで駅舎耐震、ホーム耐震を実施している。今現在は更なる対象物として、お客さまの安全を高めるため、ホーム上屋の耐震補強に着手している。

◆防災用自販機はすでに廃止されている。

◆クロスステーションのものを提供できるよう、クロスステーションと契約は結んでいる。

◆その通り。完了しているところも多い。確認!!



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その7

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

8. 災害時の駅における避難誘導の行動訓練を年間1回以上行い、全社員教育として実施すること。

回答:引き続き、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組合

◆駅における避難誘導訓練は行われているのか。

◆それぞれバラバラに特情的な訓練をやっているのか。やられていない箇所もあるのか。

◆規模が大きい箇所で、滞留する人のキャパは大丈夫か。

◆想定外を想像することからすれば最悪の状況もあり得る。
議論して見直すことは必要だ。土地勘のない場所での乗務員による避難誘導はどのようにするのか。

◆申し入れの中で全社員教育を求めている。避難する場所は知らされており職場に地図もあるが、そこまで歩いていくことは指導されていない。職場でやるという話だが首都圏本部としてそういう行動訓練をやるよう指導はするのか。

◆本来防災という観点でいうと指揮命令系統というものを
つくっていくべきではないのか。話を聞いていると縦系列の
命令系統であれが丸となって動けるが社員の発意だとか
主体性だとか独自に動いていると、いざパニックになった時
に統制がとれなのではないのか。

会社

◆プロジェクトをつかって、防災チームの訓練を行ったり計画して伝えたりしている。

◆備蓄品の確認等に関わる計画や避難誘導の訓練は、そこだけ特化してやりなさいという指示ではないので数を省いてやっているところが多い。駅の特情で誘導が難しいところは避難経路の確認などがやられている。

◆限度がある。スペースや備蓄品も限りがある。

◆基本的には身の安全を守る、駅の指揮下にあるということが基本。移動しながら仕事をしているから、被災し土地勘のない社員として出来ることをしていただきたい。改善して対応できるようにしていきたい。

◆具体的に総合防災訓練を明示していて基本的な考え方を標準的な部分でお知らせしている。全員強制的にやれとはなっていない。

◆災害が起きれば連携をとらなくてはならない。そういったことを想定して、現場の総合防災訓練がやられている。

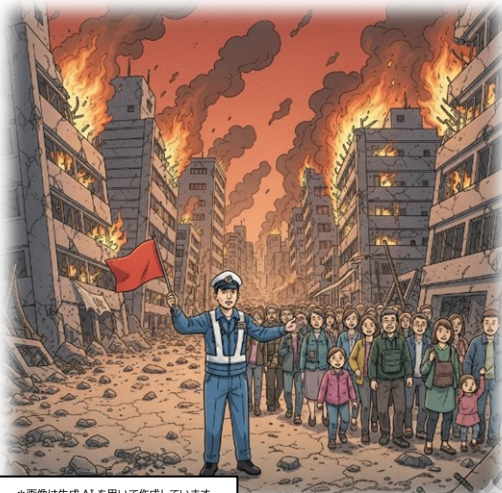
改めて首都圏本部に主張する！

全社員教育ができる態勢を整えるべきだ！

お客さまを移動させること自体なかなか難しい。

広域避難場所までたどり着くのか
大変な状況になることもある。

具体的な対策含め、実際に広域避難場所に
誘導できるような指導を求める！



*画像は生成AIを用いて作成しています。

組合

防災士からは移動するまでの間に「建物がどのぐらい倒れてくるのか」「火災に巻き込まれる」といったことを想定しながら、日頃から把握していくことが重要だと言われている。初めてでいきなり地図を持って広域避難場所へ行くことは、人間だからできるかもしれないが、日頃から把握していく努力が、いざというときに役に立つ！

その8へ



8月22日・9月16日 東地申第55号

団体交渉を行う！ その8

公共交通における社員と旅客の命を守る防災に関する申し入れ

9. インバウンド需要の増大から災害発生時における海外からの旅客を安全に避難誘導できる体制を確立すること。またその具体的内容を全社員に周知し教育訓練を施すこと。

回答:災害発生時には、状況に応じて対応していくこととなる。なお、引き続き必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組合

- ◆現状どのようなことが行われているか。
- ◆外国人に特化したマニュアルはあるのか。
- ◆停電時や通信不具合時はどうか。
- ◆降車誘導対応はどうか。
- ◆降車誘導訓練に外国人次対応の視点を入れることはどうか。

会社

- ◆多言語案内アプリ、VoiceTra等を活用している。
- ◆ない。
- ◆構内放送はバッテリーがあればできる。前もって作っておけば流すことが出来る。車両にも異常時文案を流せる。
- ◆個々の言語で対応するよりも、ジェスチャーやお客さまの協力を得ながら、出来る事を最大限やる。
- ◆外国人のお客さまが増えている認識はある。そうした対応もモビサとしても支援していく。

10. 車両メンテナンス職場における防災対策の強化を行うこと。

- 防災訓練を行うこと
- 震災発生時の脱線復旧対策を整備し、全社員に教育を施すこと

回答:引き続き、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組合

- ◆防災訓練の状況は。
- ◆職場で取り組んでいる事は。
- ◆脱線時の訓練は。
- ◆その訓練参加者が主体となり職場で指導しているのか。
- ◆されていなかったこともあるのか。
- ◆首都圏本部として実行するように指導するのか。
- ◆受けていない人、取りこぼしの部分はどうか。

会社

- ◆年一回総合防災訓練を実施。必ずしも全社員ではない。
- ◆初期消火、緊急通報の訓練を行っている箇所もある。
- ◆年2回大宮総合車両センターで訓練している。連続2日間、2職場から概ね10名程度。人選は職場で行っている。脱線復旧訓練は最少4名で行っている。
- ◆そうだ。
- ◆報告が上がってきていないこともある。
- ◆指導していく考えである。
- ◆受けていない人を選出してもらうようにしていきたい。

11. 大地震発生時の施設電気関係社員の設備点検については、列車による二次災害を防ぐため全線の線路閉鎖及び架線切断、垂下などによる感電事故防止の観点から、全線のき電停止で線路内点検を行わせること。

回答:引き続き、必要な保安体制は確保していく考えである。

組合

- ◆考え方は一致するか。
- ◆き電停止の判断は現場か。
- ◆作業員が作業中に送電して運行する事はないか。

会社

- ◆全線の線路閉鎖または抑止だ。き電停止は状況による。
- ◆全線の線路閉鎖、もしくは抑止によって設備の点検を実施してもらう。地震による運転中止区間、あるいは架線垂下ならば変電所間となる。
- ◆ありえない。

確認!!

社員とお客さまの命を守るため、引き続き防災について運動をつくりだします！