



10月16日 東地申第4号

**鉄道の安全確保と異常時対応  
能力向上に向けた申し入れ**

**団体交渉を行う！**



9月12日 東地申第4号

**鉄道の安全確保と異常時対応能力向上に向けた申し入れ**

夏季輸送期間中、多くの事故・事象が発生してしまった…！



その最たるものは、8月5日に発生した  
大船駅構内での電化柱との衝撃事故だ！

- 部内要因でお客さまにお怪我をさせてしまった事故
- 旅客救済に1時間以上を要し、9名のお客さまが熱中症で搬送
- お客さま単独で線路内歩行をお願いした
- 情報量が少なく、お客さまからの問い合わせに答えられない現場

現場実態と乖離した各種施策や経営姿勢が現場に現れている！

「さらに先！」ではなく「いったん立ち止まり」現場の実態を直視すべきだ！

<申し入れ内容>

1. 相次ぐ事故・事象に対して、首都圏本部としての認識及び対策を明らかにすること。
2. お客さまへの確かつ正確な情報提供を行う為に、指令からの情報はありのまま提供すること。
3. 輸送障害発生時の情報の少なさからお客さま対応に支障をきたしている状況を鑑み、適宜必要な情報を無線等で流すと同時に、線区全体の共通認識とする為に無線エリアの切り替えや個別対応は必要最低限とすること。
4. お客さまの降車誘導を行う判断基準及び体制についての考え方を明らかにすること。また、お客さまは不慣れた線路内を歩行することから、係員が誘導することを前提に、乗務員だけの対応ではなく必要な人員を確保すること。
5. 長時間停車(駅・駅間)が発生することが予見される場合、お客さま救済を最優先で行うと同時に、対応中の係員に対しても、交代係員の手配・休憩場所の確保・飲食物の提供等は系統を超えて行うこと。
6. 運転再開後の乗務員操配を円滑に行い不必要な運転見合わせを防止する為、線区内各区所・指令での意見交換を定期的で開催すること。
7. 大規模輸送障害時は心身共に疲労が蓄積されることから、不必要な業務指示を行わないこと。
8. 優等列車の運休は多くのお客さまの予定に混乱が生じることから早期に判断し決定すること。また、必要な取り扱いに対応する社員へ指示すること。
9. 輸送障害が発生した際は、区内内で対応した全社員間での振り返りを行い異常時対応能力の向上に努めること。

「グループ安全計画2023」の最終年に発生している多くの事故・事象！安全な鉄道を実現するため地本は団体交渉に臨みます！

詳細は「**団体交渉情報**」

を**チェック**！



**継続して改善点の声をあげよう！**

**受け止めていたが、**

会社回答では  
主張の多くを



10月16日  
東地申第4号

## 鉄道の安全確保と異常時対応能力向上に向けた申し入れ

### 団体交渉を行う！その①

1. 相次ぐ事故・事象に対して、首都圏本部としての認識及び対策を明らかにすること。

回答：人命を奪いかねない事象も発生しており重く受け止めている。発生した事故や事象については多面的に原因究明を行い、再発防止に努めていく。なお、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

#### 組 合

- ◆ 安全はトッププライオリティで揺るぎないものか。
- ◆ お客さまにケガをさせたり、命を奪うことがあってはならない。大前提は、社員の安全が担保された中で、異常時対応を行わない限り防げない。回答の「多面的に原因究明を行い」とは具体的に何か。
- ◆ 現場では発生した背後要因に目を向けず、本人の資質を問題視した聞き取りがされていると聞くと、首都圏本部の指導を示すこと。
- ◆ 落とし物拾得時に気笛吹鳴や非常停車する事象が発生した。グループ会社への安全教育を示すこと。
- ◆ 落とし物拾得に対して3日間の社員教育を行ったが、首都圏本部の評価を示すこと。
- ◆ 拾得までに時間がかかり、お客さまから「自分で拾得する」と言われる。要員問題もあるのではないか。
- ◆ 「安全計画2023」の最終年だが、積み上げてきた物が地に落ちてしまった。立ち止まり、現場の現実から次期安全計画の策定を考えるべきだ。
- ◆ 到達点に近づけた成果について認識を示すこと。
- ◆ 車両の補助バッテリーが外されている。事故への対応で設置されたものを取り外すことは乖離している。

#### 会 社

- 安全がトッププライオリティは間違いない。
- 個人の原因とせず、4M（環境、マニュアル、設備、マネジメント）で原因究明を行うことである。
- 管理者には、同じことを繰り返させないために、状況の正確な把握が重要であり、思い込みではなく多面的に聞くように指導している。
- 基本的に当社と同じ通達で業務を行い、同様の安全教育をしている。各会社に訪問し意見交換を実施している。
- 全列車を抑止して対応したが、拾得件数が多いと認識した。引き続き、再教育を行っていく。
- お待たせすることは認識している。できる範囲で連絡し拾得作業を行うことが大事である。
- 「安全計画2023」と根本的な部分は今後も変わらず、重要なことである。災害やシステムの新たな環境変化への対応が重要である。
- 安全のしくみや原点・仕事の本質に注目し意識するようになっている。一方で、多発した自然災害への対応を振り返らなければならない。
- 経緯は不明だが、今後の必要性を含めて本社で振り返りを行っている。

2. お客さまへの確かつ正確な情報提供を行う為に、指令からの情報はありのまま提供すること。

回答：引き続き、状況に応じて必要な情報提供を行っていく考えである。

#### 組 合

- ◆ 東海道線大船駅構内での事故の第一報は「安全確認」であった。続いて「線路内支障物」「支障物と衝撃」「電化柱と衝撃」に変化した。なぜ、情報を率直に伝えられないのか。
- ◆ 「何が起きているのか分からず、対応や次なる行動ができなかった」と声が出ている。可能な限り、率直に情報提供を行うこと。
- ◆ 現場で判断できる情報を提供すべきだ。乗務員のみで判断する事態は避けるべきである。情報提供のあり方に課題があったことを受け止めること。

#### 会 社

- 事故当日、第一報は「防護無線発報、並びに支障物と衝撃」だったが、その後、ドアコック扱いの防護無線発報等があった。また、救済検討や状況把握が続き、情報が変化した。情報発信の少なさは認識している。細かな情報提供を指導する。当該の運転士も、何と衝撃したのかわからず、確認に時間を要した。
- 率直かつ、正確に情報を伝えるようにする。
- 情報がなく判断材料がなかったことは理解している。情報提供が課題であることは受け止める。



10月16日  
東地申第4号

## 鉄道の安全確保と異常時対応能力向上に向けた申し入れ

### 団体交渉を行う！ その②

3. 輸送障害発生時の情報の少なさからお客さま対応に支障をきたしている状況を鑑み、適宜必要な情報を無線等で流すと同時に、線区全体の共通認識とする為にも無線エリアの切り替えや個別対応は必要最低限とすること。

回答:引き続き、状況に応じて必要な情報提供を行っていく考えである。

#### 組 合

- ◆ 「無線エリアが区切られ、情報がない」と言われる。大規模輸送障害時の無線エリアの切り替えの考え方を示すこと。
- ◆ 事象発生時には、当該乗務員と指令のやり取りを聞くのが現状もわかるため、効果的である。
- ◆ 乗り入れ線区では、当該線区と乗り入れ線区の幅広い情報提供を行うべきだ。
- ◆ ターミナル駅では、お客さま案内のため情報取得が必要である。無線エリアの改善はできないか。

#### 会 社

- 大規模輸送障害時は、無線エリアを区切らず情報提供もわかりやすくしている。個別対応では、第二通話も使用する。大きな事象では一斉で流す考えである。
- 一番重要なのは、当該乗務員と指令の会話だと考えている。
- 運転見合わせ線区の情報提供を行うことは当たり前である。指令室には伝える。
- 無線を切り替えずに全て聞けるのが良いと認識している。改善の可否は確認が必要。意見は伝える。

4. お客さまの降車誘導を行う判断基準及び体制についての考え方を明らかにすること。また、お客さまは不慣れた線路内を歩行することから、係員が誘導することを前提に、乗務員だけの対応ではなく必要な人員を確保すること。

回答:降車誘導は現地の状況により対策本部等の判断となる。なお、状況により乗務員のみで対応する場合もある。

#### 組 合

- ◆ 基本、降車誘導では応援の社員を送ることで良いか。
- ◆ 降車誘導を乗務員のみで行うには限界がある。委託駅では、駅務長がいなければ応援には行けないのか。
- ◆ 駅からの応援は3 徹以上と周知された。決まりはあるのか。
- ◆ 委託駅から応援に来ず、お客さまで降車し駅に向かっている。
- ◆ はしごを設置する際、草が伸びて降り場がなく、隣接線側に設置した。足元がわかるように整備すべきだ。
- ◆ 降車誘導の際、途中の踏切や門扉から出てしまい全て把握できなかったことは確認しているか。

#### 会 社

- 非現業社員に応援の連絡を行い対応している。
- 責任者として管理駅の社員と一緒にいくことになるため、現実的には管理駅社員が行く。
- 3 徹以上ないと応援には行けない。
- 把握している。必要な体制の確保は課題である。
- 当日の状況は承知している。普段乗務している中で気づいたことは連絡してほしい。
- 踏切から出たお客さまがいたことは確認している。引き続き、勉強していく。

5. 長時間停車(駅・駅間)が発生することが予見される場合、お客さま救済を最優先で行うと同時に、対応中の係員に対しても、交代係員の手配・休憩場所の確保・飲食物の提供等は系統を超えて行うこと。

回答: 長時間停車が見込まれる場合においては、駅間停車列車のお客さま救済を最優先として対応することとなる。なお、交代要員の手配等については状況に応じて対応を行っていく考えである。

#### 組 合

- ◆ 基本的に長時間停車が見込まれる場合、食事等の手配を近隣区所で行う考えはあるのか。
- ◆ 一睡もできなかった乗務員がいた。待機の乗務員が交代を申し出た。「手配できている」と返されたが、実際は手配していなかった。働く人を大事にすべきだ。

#### 会 社

- ケースバイケース。人間として重要なところだが、状況による。
- 認識させていただく。気づいた人が声を出すことも大事。引き続き、取り組んでいただきたい。



10月16日  
東地申第4号

## 鉄道の安全確保と異常時対応能力向上に向けた申し入れ

### 団体交渉を行う！ その③

6. 運転再開後の乗務員操配を円滑に行い不必要な運転見合わせを防止する為、線区内各区所・指令での意見交換を定期的に開催すること。

回答:引き続き、必要な意見交換は実施していく考えである。

#### 組 合

- ◆ 乗務員操配による運転見合わせが多い。意見交換は当直と実施しているのか。乗務員の動きや流れを掴むには、乗務員の意見も聞くべきだ。
- ◆ 当直は乗務員操配に集中して全体が見えていない。乗務員操配で問題意識を持っていることはあるか。

#### 会 社

- 救済を行った乗務員を中心に集約している。全乗務員の意見は否定しない。指令が入ると指令への否定的な意見が出る。意見を聞かないことではない。
- 当直も複数人いる中で、情報共有することが大事。ホワイトボードを活用して、共有する区所もある。

7. 大規模輸送障害時は心身共に疲労が蓄積されることから、不必要な業務指示を行わないこと。

回答:業務指示は必要により行うものである。

#### 組 合

- ◆ 一睡もせずに帰区した乗務員に翌日の休日出勤を依頼する事象があった。配慮に欠けている。
- ◆ 各系統で全体を見て退勤させる判断も行うべきだ。

#### 会 社

- 労を労い、コミュニケーションを取ることはある。
- 必要な要員を確保しなければ、帰らすことができないが、必要な配慮は行っていく。

8. 優等列車の運休は多くのお客さまの予定に混乱が生じることから早期に判断し決定すること。また、必要な取り扱いを対応する社員へ指示すること。

回答:列車の運休等については、状況に応じ必要な判断・対応を行っていく考えである。

#### 組 合

- ◆ サンライズ号の運休が翌朝であった。どのようなやりとりがあったのか示すこと。
- ◆ 列車仮泊となったが、乗務員はわからずに案内をしていた。訪日旅行のお客さまの利用も多かった。情報提供が課題だと認識している。
- ◆ JR西日本の運休情報が早かったと聞いている。

#### 会 社

- 事象発生、入線時刻、代替手段がない等、総合的に勘案し判断した。結果、列車仮泊とした。
- 情報提供は課題だと認識している。早期に運休すれば選択肢を与えられたと感じている。
- サンライズ号はJR西日本の情報が早い。引き続き、課題とする。

9. 輸送障害が発生した際には、区所内で対応した全社員間での振り返りを行い異常時対応能力の向上に努めること。

回答:必要に応じて振り返りは実施している。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

- ◆ 区所内で自らの経験を共有し、異常時対応能力の向上を目指すべきだ。意見交換した区所はあるのか。
- ◆ 緊急的にはされていない。管理者や首都圏本部からもアプローチが必要だ。

#### 会 社

- 把握できていない。振り返りはしていただきたい。社員の発意でやっていただきたい。
- 繁忙期のため、開催には難しさがあった。インタビュー形式等やり方は様々ある。発意が大事である。

**輸送サービスを向上させるために、職場から改善の声をあげ、検証を積み上げよう!!**