



2020年 8月 7日
第 18 号

JR 東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実

編集情宣担当

ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



2017
横地申
第07号

津波から乗務員と乗客の命を守るための 避難・誘導ができる設備の整備と全社員に対する教育・訓練を求める申し入れ③ 7月31日交渉

《組合》

- ②現地・現車の訓練を全員に対して実施できないか？
- ③津波に関する定例訓練の内容は、どうなっているか？
- ④避難場所のイメージがつきにくい。委員会などが現地確認を進めているところもあるが、枠を広げていく考えはあるか？
- ⑤アプリを使用しながら歩く経験すらしていない。大きな訓練は参加者が限られる。
- ⑥JR 他社の訓練から学べることはどのようなことがあるのか？
- ⑦今後の当社の訓練へも反映するのか？
- ⑧区所としての他会社交流も支社が支援して行っていくのか？

《会社》

- ②全員が実踏はできていない。自線区の把握は避難ナビ等を活用いただく。大まかな避難経路は写真でも出る。実踏と同等のものが得られる。
- ③区所ごとの津波対応マニュアルの復習、ナビアプリの活用やDVDの視聴となっている。
- ④地形の把握も、普段は乗務位置からの視点がほとんどであるので、避難ナビアプリを使ってほしい。現地に行く価値はあるが、全乗務員の実施は現実的ではない。金も時間もかかる。一年に1回でも、そういう機会に学んでもらいたい。
- ⑤意見は認識した。現場の取り組みを聞いたことがある。感性を磨くことは重要だ。コロナが落ち着いたら、どこまでできるか判断して実施していく。
- ⑥JR 西日本の紀勢本線における訓練では、ラダーによる降車や、腰掛け飛び降り降車なども見学した。
- ⑦和歌山支社の安企室と意見交換を行ってきた。議論して試行していきたいと考える。
- ⑧支社として支援する。

第7項 高台に迅速な避難・誘導ができるように、JR東日本八戸線、JR東海・JR西日本紀勢本線に整備されている設備と同様に、避難方向矢印標、線路外出口標、避難・誘導降車台、脱出口、高台への避難階段の整備と津波浸水区間を走行する車両運転台及び駅に救命胴衣を早急に常備すること。

会社回答：設備等の整備は検討していく。

《組合》

- ①JR 西日本の紀勢本線の設備を検証してきた。社員だけでなく利用客も見て判断できる設備を設置する計画はあるのか？
- ②3.11以降、当社として新たに設置を検討してきた設備はあるのか？
- ③他社で様々な設備を見てきているが、当社では取り入れないのか？
- ④当社における門扉の錠の考え方はどうか？ 過去にも京浜施策で議論したが、敷地外に出るためのチェーンカッター等の配置が必要ではないか？
- ⑤2019年の総合防災訓練の結果は？また「迅速」とはどのくらいの時間か？
- ⑥JR 西日本から学んだことは何か？
- ⑦車両への救命胴衣の搭載についてはどうか？避難ハシゴの搭載数を増やすなどの考えはないのか？
- ⑧貨物線の生見尾トンネルが水没する可能性についての認識は？
- ⑨車内ステッカーの整備は行わないのか？

継続議論

《会社》

- ①当社では個別に避難するよりも、乗務員を介して集団で避難する方を想定している。
- ②当社では実施はない。JR 西日本の方針と乗車人数も当社と異なる。敷地外へ出るのは門扉と踏切が基本だ。
- ③勉強はしている。良いものがあれば安全になるが、標識だらけになる。予算の問題もある。保守や付け間違い時の責任の懸念もある。
- ④門扉は通常の鎖錠を行っている。異常時の課題もあるが、公衆立ち入りの増加も懸念される。門扉付近や車両へのチェーンカッター配置はない。設備が増えるとメンテナンスもついてくる。基本的な考え方は、乗務員を介した迅速な避難である。
- ⑤停車後に地上に降りるまでの判断が約3分以内。地上に全員が降りきるまでが3分以内。避難場所までの誘導の時間は課題である。
- ⑥訓練の想定・スタンスが異なっている。当社では支社がシナリオをつくり、それに沿ってやる形としているが、JR 西日本では停車位置のみを指定して、訓練参加者の乗務員に全ての判断を任せる形でやっている。
- ⑦今後も搭載する検討はない。津波避難に限れば、飛び降りの方がふさわしい。
- ⑧津波で浸水することは想定していない。
- ⑨JR 西日本に比べ、対象車両数が膨大になり、費用対効果も考えて実施しない。

JR他社の先進性と地域住民の危機感に学び、津波から命を守るための取り組みを進めよう！