

# 業務部速報

No. 39

発行 17. 12. 22

JR東労組 業務部

## 申11号「安全と命、サービスが低下するワンマン運転に反対する緊急申し入れ」第2回

### 第1項 東日本大震災の教訓を踏まえ、沿岸線区のワンマン運転をツーマン運転とすること。

組合

ワンマン運転でも安全性が低下しない根拠は何か。

乗務員が発災時に疾病や怪我で指示が出来ない時の安全性は確保できるのか。会社は乗務員が健常である前提で考えている。

マニュアルや設備、教育については問題が無いのか。

会社

津波避難心得等を制定し、必要な設備の整備、案内看板設置等をした。

避難方法を車内に掲示した。自治体も津波避難を啓蒙している。利用者は知っている。

乗務員は適性検査をしていて、災害に対する訓練も受けている。パニックになる可能性は低い。

全乗務員に、教材・現物・イメージトレーニングを実施している。より良い物があれば取り入れていく。

現実

案内看板と現地は乖離。急すぎて使えない階段…なぜ二人乗務と一人乗務を比べ同等といえるのか不明。

乗り慣れていないお客様も多い。ハシゴの搭載場所もバラバラ。車内掲示は小さく目立たない。

経験の無い災害に冷静に対応するのは困難。適性検査や訓練でパニックにならないと言い切れるのか？

マニュアルや資料は渡すだけで説明していない。実地訓練は選抜メンバーだけで全員が受けられない。

沿岸部における津波対策は不完全だ！ ツーマン運転でもリスクが高い！！社員とお客様の命を守る鉄道事業者としての使命をJR東日本会社は果たせ！

第1回交渉に引き続き議論を継続しました。会社は「安全に100%はない」と言うものの、設備整備も教育訓練も十分だと言い切ります。その反面、避難・誘導設備の検証をしていない事を認め、会社の対策や根拠に不十分さが多いことが浮き彫りになりました。今後、避難・誘導設備の具体的な検証を会社が行うことを確認し、第1項は継続議論としました。

会社の主張は「ワンマン実施ありき」だ   
命を守る事の出来ない施策は認められない！！