

申し入れの趣旨を読み上げ、早期の団体交渉の開催を求め 申12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」を行う!

未曾有の被害となった東日本大震災から6年半が経とうとしています。東日本大震災において、想像を絶する大地震と大津波の中で、営業中の列車の乗客・社員の死亡者ゼロという奇跡を生み出しました。

今後、相模トラフ地震や首都直下地震、南海トラフ地震などの想定されている巨大地震に伴い、東京湾、相模湾一帯などで津波の被害が想定されています。

JR東労組東京・横浜地方本部の組合員は、鶴見線、京浜東北・根岸線、横須賀線、東海道・伊東線など沿岸部の乗務を担当しています。首都圏の大動脈の鉄道輸送を担う地方本部として、大震災の経験によって明らかになった教訓と課題を明確にして、JR東日本八戸線、JR東海・西日本紀勢本線の先進事例の調査を行い、その上で津波線区の各線区を実踏調査し、ハザードマップ案を作成しました。このハザードマップ案は、自治体との意見交換を積み重ねた中で、自治体の意見も組み入れて作成したものです。

これらの私たちの取り組みや鉄道における防災・減災の問題について、自治体、マスコミ、防災の専門家も強い関心を示しています。また、そのような中で2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに4000万人の訪日外国人の受け入れを政府は目標にしていますが、それに伴う災害対策は同時に進めなければならない課題です。どのように命を守っていくのか、社会的責務を果たすJR東日本会社の姿勢が注目されています。

東日本大震災以降、各地で津波によって家族を失った遺族が、その過失責任を問う訴訟を起こし、当事者の過失責任が問われる判決が出されています。東日本大震災では、社員・組合員の適切な判断と努力で奇跡的に死亡者はゼロでしたが、この訴訟と私たちの鉄道業務は無関係ではありません。避難の判断如何では、社員自身の過失責任が問われることになり、命の問題と同時に経営の根幹に関わる重要な課題です。

この間、団体交渉で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・訓練を求めてきましたが、会社からの誠意ある回答はありませんでした。東日本大震災で甚大な被害を受け、会社として「東日本大震災を第二の出発点」と掲げている中で、全国の鉄道会社を牽引していくために、乗務員と乗客の命を守る経営トップの姿勢を示すべきです。

したがって、JR東労組東京地方本部の津波線区を乗務する全乗務員の総意として、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・訓練を強く求め、下記の通り申し入れますので、具体的な回答と真摯な議論を要請します。

記

1. 東日本大震災を経験した企業として「津波防災の基本」はどのようなものであるのか、認識と考え方を明らかにすること。
2. 津波から社員の命を守るための鉄則は何か、認識と基本的考え方を明らかにすること。
3. 鎌倉市は最短8分で最大14.5メートル、逗子市は最短9分で12.8メートル、伊東市は最短3分で9メートルの津波の予測が出されているが、現在の首都圏における津波に対する設備や装備（津波注意区間始端標・終端標、タブレット）で津波からの避難が迅速に行えると考えている根拠を明らかにすること。
4. 通信が途絶し現地の乗務員が自ら判断し避難・誘導した場合、会社として現地の社員に権限を委譲したという認識であるのか、認識を明らかにすること。
また、権限を委譲した場合の現地社員の判断は当然JR東日本を代表した判断となるが、避難誘導の結果如何によっては、過失責任是非を問う訴訟等などが起きる場合も想定される。その場合も会社として、当然全て責任を負うものとし、内外に基本姿勢を明らかにすること。
5. 社員の津波避難の時期と、避難・誘導の際にどこまで対応すれば安全配慮義務を果たしたことになるのか、認識と基本的考え方を明らかにすること。
6. 津波線区を乗務する全社員に対し、津波避難に対する教育訓練を実施すること。また、その訓練の中に、現地の高台などの一時避難場所を歩いて確かめる実踏訓練を入れること。
7. 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設備を早急に設置すること。
8. 避難・誘導の最中に乗務員が津波被災に遭遇することを想定し、津波線区を走行する車両運転台に、救命胴衣を常備すること。