

## のぞみ255号列車火災に関する業務委員会 車内カメラ増設よりも防犯に関する要員増を！ 安全のためにマニュアルの変更も検討せよ！

本部は8月20日、「のぞみ255号で発生した列車火災に関する申し入れ(申第4号)」に基づく業務委員会を開催しました。

J R 東海労は、乗務員、乗客が死傷した今回の列車火災について、重大な問題と認識し、会社に対して協議を申し入れました。

火災の原因は、乗客の故意によるものと報道されていますが、今後もこのようなことが起こらない保障はありません。乗務員と乗客の命を守るために、今後の対策が問われます。しかしその対策が、現場社員へのさらなる仕事量の増加で補われることや、車内防犯カメラ設置では何の根本対策にはなりません。

J R 東海労は、防犯に関する要員を配置することや火災に関するマニュアルの見直し等が重要であることを主張しました。

### <「申第4号」に対する会社回答>

#### 1. 列車火災の詳細について時系列をもって明らかにすること。

##### 【回答】

平成27年6月30日(火)11時30分頃、225A運転士は、新横浜から小田原駅間を走行中に、2号車の非常ブザーが扱われたため停止手配を取った。減速中に後方より「ボン」という音を聞き、確認したところ、火のようなものが見えたため、火災発生と判断。トンネル、橋梁を避け69km付近に停車した。車掌は車内に煙が充満していた状態であったため、旅客を4号車より後方に避難させた。

列車停止後運転士は、1号車客室内通路にて倒れていた旅客を認めたため、消火器を使用して消化した。又、車掌が同号車東京方デッキにも女性1名が倒れているの

を発見したが、後に、当該2名の死亡が確認された。

**2. 今回の列車火災における、列車運行および乗客・乗務員の被害状況等を明らかにすること。**

**【回答】**

《列車運行について》

11時30分頃、225Aが新横浜から小田原間走行中、非常ブザーが扱われ、69km付近に停止。1号車で煙が充満したため乗務員、消防による消火活動及び旅客避難を行った。14時09分、消火活動及び負傷者の搬送が完了し、同時刻運転を再開した。その後小田原駅に臨時停車を行い、旅客を降車させ、三島駅以降前途運休し、三島車両所に収容した。このため、225Aは、小田原駅に200分遅着した他、95本が1から296分遅延した。

《乗客、乗務員の被害状況》

警察や消防、病院等に照会した結果、お客様の死傷者は系28名と把握している。運転士、車掌長、中乗り車掌が体調不良を訴えたため、病院に行った。

**3. マスコミ報道によると、「列車停止後、運転士が消火活動を行った」とされているが、この消火活動について、運転士に危険が及ぶことはなかったのか。又、このときの消火活動は指令指示によるものなのか。同様に、車掌による消火活動についても明らかにすること。**

**【回答】**

運転士については、列車停止後1号車に倒れていた男性を発見し、消火器を用いた消火活動を行った。車掌長についても運転士と協力して消火活動を行った。

上記消火活動について、安全上問題はなかったと考えている。

運転士、車掌は安全確保のため、自主的に消火活動を実施した。

**4. 一部マスコミによると、列車停止後、停電により車内換気機能が停止したため車内に煙りが充満し被害が増加したと報道されたが、会社の見解を明らかにすること。**

**【回答】**

現在調査中のため、回答は差し控えさせていただきたい。

**5. 今後の乗客の安全及び乗務員の安全を含めた再発防止対策を明らかにすること。**

**【回答】**

実施、検討しているものは次の通り。

①車内テロップや駅の発車標テロップの注意喚起文の変更

従前より車内テロップや駅の発車標テロップで危険物や不審物に関する注意喚起を行ってきたが、新たに不審な行為に関しても注意喚起を行うこととした。

②注意喚起放送の内容の変更

従前より車内放送で危険物や不審物に関する注意喚起を行っていたが、新たに不審な行為に関しても注意喚起を行うこととし、駅の構内放送においても危険物、不審物、不審な行為への注意喚起を新幹線全駅で実施することとした。

③危険物の持込み及び不審物、不審な行為に対する確認強化

駅構内において今まで以上にお客様の様子に目を配り、不審なもの、不審な動きの人物を発見した場合には事情を確認する等、確認強化再徹底を行った。

④車内巡回におけるチェック、連携及び報告の再徹底

従前より車内巡回をこまめに実施することを指導してきたが、今回の事象を受けて改めて不審者、不審物に対するチェック、クルー間の連携や関係箇所への迅速な報告について再徹底を行った。

⑤東海道新幹線車内の防犯カメラの増設

東海道新幹線では平成19年から営業運転を始めたN700系車両以降、デッキ部分に防犯カメラを設置してきたが、その後さらにセキュリティ強化を図るため、客室内及びデッキ通路部への増設を行う。

## **不十分な対策では抑止力にはならない！**

組合：会社が出した対策について、抑止力の強化という認識でいいのか。

会社：そうである。

組合：しかし、出された対策で抑止力になるとは思えない。

会社：今回出した対策が全てではない。今後も検討し、必要であれば追加していく。

組合：火災を起こさせない抑止と火災発生後の対応は別問題と考えるが。

会社：今検討していることとして、煙が充満しても運転が可能な運転士用のマスクの搭載を考えている。これで橋梁やトンネルを避けて停止するという考えである。

## **安全のためにマニュアルの変更も検討せよ！**

組合：今回、運転士はマニュアル通りに弁天山トンネルの手前に停止した。しかし、もう少し行けば小田原駅である。小田原駅まで行けば旅客の救済や消火活動がより安全、効率的にできたのではないか。

会社：それは過程の話であり、なんとも言えない。

組合：列車火災が発生すれば直ちに停止というマニュアルがあるが、運転士の判断で、より安全に旅客を救済できる場合は、駅まで行けるようなマニュアルの変更等も検討したらどうか。

会社：現時点ではそのような考えはないが、今後調査が進んで、より良いと判断されれば変更もありうることもある。

## **車内カメラの増設よりも防犯に関する要員を増やせ！**

組合：車内にカメラを増設すると言うが、プライバシーに関して問題はないのか。

会社：あくまでもセキュリティの確保であり、プライバシーに関して問題はない。

組合：突発的な行為に対して、カメラが抑止力になるとは思えない。それよりも、防犯のために駅や乗務員の要員を増やしたほうが、よほど抑止力になる。今回の対策に要員を増やすというものがないが、増やす気はないのか。

会社：今回の対策に5点の対策について、要員を増やす考えはない。

組合：現在の車掌の仕事量は非常にきつくなっている。さらに巡回強化、注意力強化など逆に注意力が散漫、低下となってしまう。しっかりと注意して巡回しろと言うのなら、やはり現在の6つの目より、8つの目で車内の巡回を強化したほうがよほど防犯の抑止力になる。特に、名古屋、新大阪間のこだまはたった4つの目である。これでは抑止力にはならないし、何かあったときも対応できない。

会社：現在のところ要員増は考えていない。

## **火災発生を知らせる設備を設置せよ！**

組合：消火活動に指令の指示はなかったのか。

会社：自主的に行ったと聞いている。

組合：消火活動は乗務員だけか。相当時間が経ってから運転再開している。車両所や施設の社員は駆けつけなかったのか。

会社：乗務員、パーサー、旅客で乗っていた社員、消防、他に施設係員が駆けつけている。

組合：消火活動で乗務員が体調不良で病院に行っている。どのような容態だったのか。

会社：1週間程度の加療と聞いている。

組合：火傷とかはなかったのか。

会社：火傷はしていない。

組合：相当な燃え具合だったと思うが、そのような状況で自主的に消火活動をしたのか。

会社：消火器で消火しているので、火の燃え上がり状態は一時ガソリンが燃えた程度で、相当なものではなかった。

組合：車内に煙感知器を設置するとか、火災に対する他の対策は考えていないのか。

会社：現在調査中なので、調査が進めば他の対策も追加されるかもしれない。

## **リニアでの火災は命取りだ！**

組合：トンネルだらけのリニアで火災が起きた場合、みんな死んでしまう。

会社：過去の列車火災をしっかりと教訓化していく。

組合：注意喚起だけではないか。在来線には注意喚起は必要ないのか。

会社：在来線だからといってやらなくていいということはない。検討する。

組合：ガソリンの持込みを止めるような対策はできないのか。

会社：調査が進んで、その結果から検討することになるが、将来的にはそのようなこともあるかもしれない。とにかくやれるものからやっていく。

組合：抑止力を強化し、又、火災発生後の対応について何が一番効果的かといえば、要員を増やすことである。そのことを強く申し入れる。

会社：組合の主張はわかった。

以 上