

〔「申」5号「のぞみ225号の列車火災に関する 申し入れ」〕について業務委員会を開催

9月29日、10:30より支社会議室において、標題の課題について業務委員会が開催されました。業務委員会の出席者は組合側業務委員・山下副委員長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

大阪第一運・藤原指導科長による「脅迫行為」テッチ上げについて抗議！

冒頭、9月27日、大阪第一運輸所藤原指導科長が、9月20日に組合員が担当した列車に杉本助役が添乗した際に交わしたやり取りが「脅迫行為」であるとテッチ上げた問題について抗議しました。この間、不当なボーナスカットがやられている中で、カットの口実になる添乗時の事象について不信感をもったために杉本助役に確認した事をもって「脅迫行為」として時系列等報告書の提出を求めました。組合員は「脅迫」の意味も脅しもいっさいなく淡々としたやり取りで終わっていましたが、1週間も経過した時に突如、問題にしてみました。地本は、職場で管理者に対し仕事の話で管理者に質問することが「脅迫行為」にあたるのかと抗議しましたが、明確な回答をしませんでした。

藤原科長！あなたの言動そのものが脅迫行為ですよ！

今回の藤原指導科長の言動は、個人の裁判をする自由を奪う言動だけでなく裁判そのものが脅迫行為とするならば、日本の司法制度への挑戦と言わざるを得ません！

2015 8 11

《 会社回答 》

1. 今回、列車火災が発生して、乗務員、パーサーが新幹線における列車火災として初めて避難誘導を行ったが、どのように乗客を避難・誘導したのか。

【回答】平成27年6月30日火曜日、11時30分頃、第225A列車当該列車運転士は、新横浜～小田原間を走行中に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、69K20M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、お客様を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燻っていたお客様を認めたため、消火器を使用して消火した。また、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16号車でEGSを取り扱ったのは誰の指示なのか。EGSによって停電となり

今回のような火災時に不燃性の壁の樹脂等によって有毒ガスが発生した場合に給排気が出来なくなるが、今後同事象が起きた時にもE G Sを投入するのが最善なのか明らかにすること。

【回答】2項から4項を一括して回答する。警察の捜査に協力している立場であるため、詳細な取扱いについては回答を差し控えるが、いずれにせよ運転士・車掌を含め関係者は精一杯消火活動や救護活動、避難誘導にあたったと考えている。

今後、このような事象が起こらないように何をどう強化出来るか取り組んでいくが、万が一起きた場合の対処についても、お客様の動きや、火災の推移、連絡体制などをしっかりと検証していく。

3. 今回、非常ブザーが扱われ運転士は、停止手配中に火災と判断し運転を継続した結果、最善の場所に停止した。停止した場合は車掌と打ち合わせて運転再開することとしているが、今回、完全に停止する前に「トンネル、橋梁を避けて」とする措置を取ったのは運転士の機転を効かした措置であるのか、又は他の誰かの判断だったのか明らかにすること。
4. 当日の列車のATC等の機器は正常に動作したのか明らかにすること。また、停止した箇所から小田原駅までの運転方法、小田原から三島車両所までの運転方法を明らかにすること。
5. 今回の火災発生の原因がガソリンが燃料であるとマスコミも発表しているが、搭載の消化器がガソリンによる火災に適応していたのか明らかにすること。

【回答】適応していたものである。

6. 一部社員による、異常時訓練を実施しているが、全社員が参加出来る異常時訓練を実施されたい。

【回答】規程に定められているとおりの取り扱いを行うことが基本であり、必要な訓練を必要な社員に受けさせている。

7. 今回の事象を鑑みて、こだま号の新大阪～名古屋間の車掌の乗り組みを3名とされたい。

【回答】当面の対策として実施しているものもあり、まずはこれらの対策のもと車内秩序を守っていく。

以上

《 若干の議論 》

3ヶ月経過して警察は捜査中！会社も今だに検討中！

組合：警察の捜査上ということで控えた回答があった。労働組合としては、労使関係をしっかり構築していく上で、この場で回答をしてもらい、この部分の情報化は避けて頂きたいなどということで全て回答を求めたかった。

組合：消火活動が終わった時間は何時頃か。

会社：火が鎮まったのは12時過ぎ。運転再開は14時20分。

組合：警察の捜査はまだ続いているのか。

会社：まだ途中段階。

組合：当該の車両（X59編成）は修繕中か。

会社：浜工で詳細を調査中である。
組合：E G S投入は最善の方法だったのか。
会社：評価を伴う回答は出来ない。
組合：取り扱ったのは車掌。独自の判断か。
会社：関係者、車掌で連絡を取り合って扱った。
組合：火災の場合の取扱いで、給排気N F Bは扱ったのか。
会社：扱ってない。
組合：E G Sを取り扱った判断は旅客の安全のためか。
会社：側引戸等も開くようになっていた、反対側へ降りて別の障害になってはいけない。
組合：その時点で上り線も停止手配されていたのではないのか。
会社：乗務員にはどこまで手配されていたか分からなかった。
組合：停止してからE G Sを扱うまでの時間はどれくらいか。
会社：詳細の時間まで分からない。
組合：今回の処置についての会社の判断は。
会社：ダメだったとは考えてない。関係する社員がよくやってくれた。
組合：火災の際のE G Sの取扱い等の規程を見直す考えはないのか。
会社：今のところ考えてない。
組合：4項の運転方法は明らかに出来ないのか。
会社：非常運転である。
組合：この時の運転台の現象でA T Cは使えたのか。
会社：現象までは分からないが、運転士が近くで火があがったのを見ている。通常の状態でないことは明らかであったため、一番安全な手段であった。車両が損傷を受けていた。
組合：非常運転に入るまでに運転台の現象は運転士から指令に報告があったはずである。
会社：現象までは把握できてない。詳細は捜査上でもあり全て回答できない。
組合：事件性のところを聞いているのではない。安全サイドでの質問には回答するべき。
組合：もし速度計が使えなくて走行中も速度が分からないような状態ならば、16号車での運転の方法もあったはずだが指令は判断はしなかったのか。
会社：今回は判断しなかった。
組合：1号車で運転という判断の前に16号車の状態の確認はなかったのか。
会社：確認した要素はなくはない。

安全サイドで意見が対立！ 16号車での推進運転が安全だったはず！

組合：損傷した1号車より16号車の運転台を使つての推進運転という方法もあったはず。今回の指令の判断は1号車での非常運転であったが、安全サイドで考えるとどうか。
会社：時間がない中での判断であった、いろんな方法もあったかも知れないが、それは今後の検証で検討される。
組合：車両のことを考えての判断であったということであるが、組合側の考えは100%でない運転台の状態の1号車の運転はするべきでなかった、16号車の運転がベストであったと考えている。それは安全のため、お客様の生命を預かってるためである。車両のことのみでの判断ではなくて旅客の命、安全を考えるべきであった。

会社：何が最良であったかは検証が必要。今回の判断は最良であった。

組合：16号車の状態の確認はしてないということか。

会社：はい。

組合：1号車で指令とのやり取りで無線は使用できたのか。

会社：無線と携帯電話、両方を使用した。

組合：ブレーキ試験の判断や防護無線のテストは出来たのか。

会社：詳細は把握してない。

組合：「何がどう出来るのか」という回答であるが3ヶ月経過してるが今でもはっきりしてないのか。

会社：お客様への車内テロップ、車掌の注意喚起放送、不審物の確認方の検討もしている。

組合：車内カメラを搭載すると聞いてるがどこまで検討してるのか。

会社：デッキには既に設置されてるが、客室内への増設を検討してる。

組合：カメラで撮影することよりも、その後の対応が重要である。議論してる内容はあるか。

車内撮影カメラの目的は？ 画像を生かす対応が重要だ！

会社：カメラ自体には一定の抑止効果があると思われる。

組合：3ヶ月経った時点で、違った対策はあるのか。

会社：まず当面出来ることは直ぐに手をつけた。本部・本社間での議論にもあったかも知れないが新幹線に限らず鉄道そのものへの対策もあるかも知れない。それは長期的な検討が必要。

組合：本社が回答して3ヶ月が経過して地方で議論してるが、本社と関西支社との意見や議論をした内容はあるのか。

会社：支社だけでの対策は出来ない。本社の議論に参加していくことになる。

組合：参加したが本社で議論したことはなかったということか。

会社：伺ってるのは回答した内容。

定例の訓練開催だけでは 火災事故発生 の教訓は生かされない！

組合：私は乗務員をしており先月現車訓練があった。1年に1回現車訓練が実施される。6月に発生して特に乗務員に、これだけは指導するということで実施された訓練ではなかったと実感してる。定例の訓練の一環で行われただけ。会社が危機感を持って、乗務員同士の連携や今回の火災の事象や事故を想定したような訓練にするべきであった。訓練内容についてもっと充実した内容に改めるべき。

会社：訓練は総合的なメニューを組んで一年間スケジュールされている。事故が起きて想定することもないこともないが、いろいろなことをやって年間計画に従ってやっていくことが基本である。

組合：現車訓練は1年に1回であるが増やす考えはないのか。

会社：増やす考えはない。

組合：多いときは1ヶ月に3回やる机上の訓練よりも、年に3～4回の現車訓練のほうが身になる。

会社：決められたことをキッチリとやっていくことが基本である。

組合：模擬的なもので訓練をやった方がベターである。

会社：訓練時間も無制限でない。限られた時間で何をするかは常に検討してる。

組合：7月30日に警視庁との合同訓練を東京で実施してるが、実施したのは幹鉄事か。
会社：主催とかの細かいことは分からない。
組合：ニュースにはJR東海となってる。東京の方では実施してるが関西の方での模倣的な訓練など実施しないのか。
会社：必要に応じてやる。
会社：車両の運営、乗務員も沢山いる。
組合：想定外のことが起きる。多くの乗務員が参加出来る充実した訓練の内容と回数を増やすべき。
会社：ご意見は何っておく。

乗務員の責任が問われぬような 充実した訓練内容に改善せよ！

組合：連絡体制の強化ということで何か実施してるのか。現場との連絡体制または現場の社員同士の連絡体制もある。
会社：指令との連絡は携帯電話等でしっかりと出来ていたと思う。
組合：当該の運転士は支社長から表彰されたが、車掌の評価はあったのか。
会社：職場の方であったと聞いている。
組合：2名の死者が発生した。これがもっと被害者が拡大していたら単純に表彰されてもいいのかと思う。同じ対応をしても被害者が増えていた場合の判断はどうか。
会社：仮の話であるが、今回は適切な働きに対して適切に評価した。
組合：乗務員の手の届かないところで死傷者が拡大する場合に、その対応に刑事罰や責任が問われる場合があるのではないのか。今でもG編成のPHSのクルー間の通信状態は良くない。乗務員は一生懸命やったが結果、被害が拡大したときの対応、乗務員を守って頂きたい。そうならないためにも訓練内容を充実させるべき。
会社：刑事罰に関しては、日本の法制が有効に機能してる限り、無実の人が問われることはない。今回はその働きを評価したが、結果、因果関係があれば追求されるかもしれない。
組合：抑止力だけでなく構内に入らせない対策などは考えているのか。
会社：その対応は新幹線6社での対応になってくる。
組合：東日本、西日本では車内カメラの撮影が実施されてる。我社での実施は何を課題に検討してるのか。
会社：車両の構造ではないかと思う。
組合：プライバシーの問題が大きい、会社の見解は。
会社：撮影すること自体は問題ない。
組合：7項の車掌の乗り組みについての回答は。

車掌の2名乗務を3名にせよ！

会社「3名にするつもりはない」「現状で問題ない」

会社：3名にする考えはない。
組合：2名では今回の対応は難しい。危機の対応についての考えはあるか。
会社：現状で問題ないと考えている。
組合：今回のように運転士が運転できなくなった時に車掌が運転した。結果、車掌1名の対応となるが運転の条件は満たすのか。
会社：可能かどうかはその時の判断になる。規定上は問題ない。ケースバイケースである。

組合：回送列車なら1名でもいいが、旅客がいるので安全確保のためには2名より3名がベストである。

組合：警察や警備員の列車や種別での振り分けはあるのか。

会社：決まりはあると思うが、契約の内容まで分からない。

組合：6月30日以降は強化したのか。

会社：それは分からない。東京口、大阪口では従前からやってる。

組合：2人乗務の区間の警備を強化する考えはないのか。

会社：必要性を鑑みて。お客様の少ないところに乗っても意味がない考えもある。少ないからこそ乗った方がいいという考えもある。

組合：多い少ないを言うと旅客の命を軽んじる回答である。

会社：優先順位をつける上でである。お客様を誘導することの条件でもある。

組合：16号車の車内で車掌長の車内業務は多忙である。車内巡回の強化と言っても限界がある。会社の見解は。

会社：薄い濃い列車によって均等にはならない。

組合：怪我をした方は全体で何名か。

会社：手元にはない。

組合：損害は全体でいくらか。

会社：捜査の段階である。

組合：損害請求は家族にいくのか。

会社：一義的には当事者にいく。責任関係については警察の捜査中。

組合：請求自体は警察は関係ないのではないか。

会社：請求するときの正当性が問題ある。警察見解が出ないと分からない。

異常時の対応を担った乗務員のフォローをしっかりとすること！

組合：乗務員で体調を悪くした人はいるのか。

会社：車掌は体調がよろしくなかったと聞いている。

組合：煙を吸ったり、車内の状況を思い出したりということか。

会社：会社として各職場でフォローしている。

組合：運転士が翌日に出勤していて驚いた。会社としても本人の意向を確認したのか。

会社：出てこいと無理には言えない。会社としても早く状況を知りたかったのは事実。

組合：異常時の応援や救援の体制の議論はしてるのか。

会社：適切にやってる。

組合：異常時にいつも気になってるが、我社のヘリコプターは活用しないのか。

会社：何のためか。

組合：旅客救助や、状況把握のため。

会社：我社のヘリコプターがどのような機能を持ってるかは把握してない。

組合：先日の茨城の川の氾濫ではショッキングな映像であった、東南海地震も起きる可能性もある。今回の事象のキロ程は分かっていたが、大規模な地震災害時は捜査が必要だ。

会社：必要であれば飛ばすだろう。

組合：広範囲に捜査出来る。常に必要なことではある。

組合：どんな時に会社の設備を使ってるのか分からない。常に危機管理の意識を持つておくことが必要である。まさか会長が海外からのお客様を観光目当てだけに使ってることはないと思うが、有効に使ってもらいたい。

組合：京都で実施された避難訓練に乗務員は参加したのか。

会社：お客様役で参加したはずである。

組合：全乗務員に体験させることも必要。犬走りを歩くだけでも経験になる。

会社：今回の京都駅の訓練は駅の待避の訓練であった。

組合：火災が発生した車両の損傷した箇所の把握はどうなってるのか。

会社：1号車の客室内、窓ガラス、座席が損傷しており、それ以上の細かいことは差し控
えたい。

組合：「ボン」という音は確定できてるのか。

会社：聞いた本人がそう言ってる。何をもって確定かははっきりしない。

組合：警察の捜査終了時点で組合に詳細の回答は出来るのか。

会社：必要に応じて。必ず出来るものではない。

組合：捜査が終わったという事は組合に知らせがあるのか。

会社：答えるとは言えない。

以上