



申2号 鉄道人身事故時のパンタグラフの扱いにおける申し入れ交渉

1項：パンタグラフ上昇のまま作業を行うとした根拠について

会社

- 機器箱は絶縁構造で密閉されているため、機器箱等に破損がなければ一律に降下する必要はないと考えている。
- 平成 24 年京浜東北線的人身事故において、温度上昇により車内のお客様に体調不良が発生した。これを契機のひとつとし、車内のお客様の安全も考慮し、全体を見ながら判断していくこととした。
- パンタグラフ降下した事例は 2013 年度で人身事故全体の 3 割程度。過去と比較して大きな変化はない。理由は消防からの要請である。

2項：床下で救助活動を行う場合は、パンタグラフ降下を基本とすること

確認事項

- 負傷者の救出・救急隊の安全確保が最優先という考えは変わらない！
- 運転士の判断でパンタグラフを降下しても問題はない！
(疑わしいときはパンタグラフを降下しても構わない)

降下するか否かの判断を運転士がする事になるため、作業フローに「車両点検」を追加することを求めるも、今までも負傷者の状況確認とともに行っていることなので追加はしないと回答！

運転士の判断により結果、2次災害が発生しても運転士の責任を問わないことを要求するも、判断に間違いがなかったか確認は行う。会社の責任はその後と回答！
疑わしい時は
パンタを降下させよう！

会社は支社ごとにパンタグラフ降下の考え方が異なることは認めつつも、今後は一律降下させるという指導はしないと回答！

一律にpan下げないと指導すると、感電の危険性があっても降下しないという危険な風土が蔓延する！！
運転士と現地責任者へ、“安全を確保した後に作業にあたる指導”を強化することを要請し、交渉終了！

作業にあたる組合員の安全確保を優先する安全風土を、職場から作り出そう！