

## 具体解明要求に対する回答を受ける

- 「坂出インターバスプラザ廃止」について
- 「車両火災」及び「行政処分等」について

本部は、会社より提案のあった「坂出インターバスプラザ廃止」及び8月に発生した「高速バス車両火災の原因と対策」並びに「四国運輸局監査に伴う行政処分等の対応」について具体解明要求を申し入れていたが、会社より以下の回答があった。

### 【坂出インターバスプラザ廃止について】

- 1 坂出インターバスプラザを廃止する理由及び廃止時期を2019年5月31日とした理由を明らかにされたい。

#### 回答

##### 1 廃止の理由

バス便乗降利用者の減少のほか、バスプラザでの乗車券購入者の減少、バスプラザ店舗運営の効率性の悪さ加減（売上げ）等を考慮し、収支等の改善の見込みが立たないことから廃止することとしました。

##### 2 廃止時期

利用者の減少に伴い、坂出インターバスターミナルご利用者向けの坂出第2駐車場を2018年6月から使用停止（多客の対応が必要時は臨時で開放）していますが、こうした駐車場の提供を2019年4月末に完全停止する予定ですが、そうしたご利用の環境変化がある直後のゴールデンウィーク輸送期間への対応が一段落することから、5月31日をプラザの廃止に適切な時期と考えました。

- 2 今回の施策による組合員の異動や配置転換の発生有無など、会社の対応について考え方を明らかにされたい。

#### 回答

今回の施策実施による異動、配転については考えていません。

- 3 既存駐車場の今後の運営規模や、その管理方について考え方を明らかにされたい。

#### 回答

利用者の減少に伴い、坂出第2駐車場については現在使用停止とし、多客で対応できない場合は臨時で開放しています。ご利用者への周知・ご案内・誘導整理（繁忙時の係員の配置等）に努めていますが、2019年4月末には駐車場用地の土地賃貸借契約終了となり、この時以降は完全閉鎖とします。

これに対して、既存の第1駐車場（ゲート方式）内の駐車台数枠の増設やバスプラザ待合室周辺の施設改修工事による駐車枠の増設を行い、駐車場規模は当初の第1駐車場収容台数に対して約1.5倍としています。ゲート方式とは管理方式が異なる方式の混在した状態で維持することとします。

# JR四国労組自動車支部ニュース

平成30年12月27日（No.6/2）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／嶋田 剛好

4 2018年12月末で廃止となる観音寺バスプラザに引き続いての提案となり、プラザ等で勤務する組合員の不安が発生している。バスプラザ及び予約センターの今後の展望とその計画、また販売部門全般のあり方について会社の考え方を明らかにされたい。

回答

今後も高速バスチケットの予約・販売については、インターネットやコンビニ端末の利用がさらに拡大していくことが想定され、そのシェアの推移について注視しています。

今後のバスプラザの運営については、規模の縮小の方向に踏み切らざるをえないと考えますが、店舗収支、お客様サービス等を総合的に勘案しながら判断していくこととなります。

## 【高速バス車両火災について】

1 今回の車両火災をどのように受け止めているのか明らかにされたい。

回答

「今回の火災の原因調査につきましては、警察とメーカーとの合同調査となります。当社としては、この結果を待ち、適時適切な対応方を検討したいと考えております。」としておりましたので、回答を追加いたします。

### （1）関係者合同調査の実施

- |        |  |
|--------|--|
| A 実施日時 | 平成30年9月3日 9時～16時30分  |
| B 実施場所 | 四国機器株式会社鳴門総合サービスセンター   |
| C 関係者  | 高速道路交通警察隊、消防本部、三菱ふそうバス製造（株）ほか関係メーカー及び当社（本社・松山支店・徳島支店）  |
| D 内容   | <ul style="list-style-type: none"><li>・火災に至る経過報告と確認（消防）</li><li>・運転係への質問（警察と消防）</li><li>・記録動画の確認と運転係への質問（警察、消防、三菱ふそう）</li><li>・火災発生の現車の状況調査・焼損部位の調査（関係者）</li><li>・同型車両の呈示と関係部位の比較</li></ul>  |
| E まとめ  | <ul style="list-style-type: none"><li>・焼損の激しいヒューズボックス付近を重点的に調査する。</li><li>・今回は原因を特定できないため、三菱ふそうトラック・バス（株）にて、さらに部品のサプライヤーへの調査依頼を行う。</li><li>・同型車両の一斉点検を実施し、配線の変色、ヒューズの確認を行い、当面異状な部品は交換することとする。</li><li>・調査項目毎にスケジュールを作成し、明確化する。</li><li>・四国機器（株）と西四国ふそう松山支店において一斉点検結果をまとめる。</li></ul> |

### （2）同型車両の一斉点検及び調査

- |        |   |
|--------|---|
| A 実施期間 | 平成30年9月4日～同年10月22日  |
| B 対象車両 | 33両（平成21年7月～平成29年7月の配置）型式MS96JP、MS96VP  |
| C 調査内容 | ヒューズホルダー（1両に2個）の取付状態、発熱具合<br>ヒューズホルダー配線の変色の有無   |
| D 調査結果 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ヒューズホルダー配線の変色が9両（11個のホルダー）に認められた。</li><li>・ヒューズホルダーの未固定状態（1又は2個）が9両（14個）にあった。</li><li>・単体部品調査として、ヒューズホルダー（ヒューズ定格15A）に定格電流（12.7A）を通电したところ、20～30分で70℃に達し、それ以上の上昇は無かった。</li><li>・同型車両の配線の変色が見られた2両の測定では75℃と80℃であった。</li></ul> |

# JR四国労組自動車支部ニュース

平成30年12月27日（No.6/3）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／嶋田 剛好

## 2 今回の車両火災が発生した原因について明らかにされたい。

回答

原因について

- (1) 焼損状況からヒューズボックス付近からの出火と判断するも火もとはスイングドア窓ヒーター用ヒューズホルダーの可能性が推定される。（断定は出来ない。）
- (2) 当該ヒューズホルダーは、単品調査の結果、使用域の温度は70～80℃とやや高いが、ホルダー部材を溶融させるほどではなく、異常な加熱は認められなかった。
- (3) 推定原因として、「当該ホルダーが何らかの要因でストッパーから外れていて、走行時の振動等によってヒューズがホルダーの端子部で半勘合となり接触抵抗が過大となった、あるいは端子接触面が減少したことから、異常加熱が生じホルダーの樹脂部材が熔解し火災に至った」と考えられるが、特定は出来ない。

## 3 今後の対策について明らかにされたい。

回答

- (1) 車両火災発生当日の8月29日に社内・関係者宛に発生した事柄を速報として周知し、運転係には日常の運行前点検、運転操作中の注意を要する内容として指導しました。  
対象運転係人員 8月29日から9月7日までのべ175人
- (2) 8月29日に各支店関係者宛に「車両火災発生に係る緊急点検の実施について」の指示を安全推進部長名で発し、高速バス全車両について、ヒューズボックス付近の所定項目を一斉点検しました。9月1日までに高速バス全車100両の点検を完了しました。
- (3) 社外委託事業者（ディーラー等）に情報提供する中で、都度の整備作業における留意すべき部位及び事象として作業に従事されるように依頼しました。  
9月3日実施 依頼先【四国機器（株）、三菱ふそうトラック・バス（株）、西四国ふそう（松山支店、高知支店）】
- (4) 旅客避難誘導及び車両火災への対応のあり方を再検証し、教育指導しました。  
日本バス協会がまとめた車両火災発生時統一マニュアルを再度検証し、全高速バス乗務員を対象に、実車にて訓練を実施しました。  
10月4日から10月26日の間に、各支店毎にそれぞれ3日間にわたり、のべ12回開催しました。
- (5) 同型車両48両のうち扉窓ヒーター装備の車両33両を調査した結果、ヒューズホルダー配線の変色が9両（ホルダー数11個）において見られることから、メーカーでは通電電流に対する余裕度を検討し、対策品を準備することを予定しています。でき次第取り替えを行うこととなります。
- (6) 当該車両火災発生の後、平成30年11月29日に高知エクスプレス号で発生した運行中の乗降扉窓ヒーター配線（扉部分の配索）からの発煙の不具合があり、当該車両は一連のヒューズボックス火災事案に該当する車両でした。このため、ヒューズボックス火災事案の該当車両を含め、乗降扉窓ヒーターを装備する車両（対象車39両）については、ヒューズの取り外し、または配線カプラーを外し、扉窓ヒーターの機能を停止することとしました。平成30年12月4日に処置を済ませました。

# JR四国労組 自動車支部ニュース

平成30年12月27日（No.6/4）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／嶋田 剛好

## 【四国運輸局監査に伴う行政処分等について】

1 今回の行政処分等をどのように受け止めているのか明らかにされたい。

回答

指摘された内容について真摯に受け止め、指摘事項の改善に取り組むとともに、さらに安全向上に取り組んでまいります。

2 今回の行政処分等が行われた原因について明らかにされたい。

回答

車両火災が発生したことに伴い、その車両の所属である松山支店は、11月6日に愛媛運輸支局の監査を受けました。この際、松山支店点呼簿（自動車乗務員仕業表）の乗務前の確認事項欄に「日常点検の状況」の項目がないとの指摘があり、これは「点呼の記録の記載事項に不備がある。」として文書警告を受けました。

○日常点検の実施状況確認の記録漏れ

乗務する車両の日常点検の実施状況確認は、点呼場所に備え付けの運行前点検記録簿に乗務員が点検の結果を記録し、点呼時に点呼執行者が乗務員から点検実施状況の報告を受け、その運行前点検記録簿に確認の押印をして保管しています。

こうした手順のため、点呼簿の乗務前の確認事項欄には「車両状況」として記載しており、この表記には、日常点検の実施状況を含めた意味での記載としていましたが、監査時の指摘では、松山支店の点呼簿そのものの記録としては、「車両の日常点検実施状況確認の記録」が残されていないことになるとされました。

なお、監査時に、口頭指導事項として次の指摘を受けました

○点呼簿への乗務員氏名等の記載漏れ

車両火災が発生した便の運行は、車両の所属が松山支店であることに対して、その乗務員は徳島支店の所属であったことから、徳島支店の乗務員が松山支店を出発する際の出発点呼は、電話にて徳島支店点呼との間で行っており、徳島支店備え付けの点呼簿に出発点呼の記録が残されます。

松山支店では、松山支店に備え付けの徳島支店用の点呼簿（別様式）で補完的に点呼を行うことから、松山支店備え付けの本来の点呼簿には、当該車両番号及びこれに乗務する乗務員氏名などの記載をしておらず、そのことは、点呼簿への乗務員氏名等の記載漏れであるとの口頭での指摘を受けました。

3 今後の対策について明らかにされたい。

回答

自動車乗務員仕業表（点呼簿）システムを改良して、点呼簿の乗務前の確認事項欄の「車両の状況」を「日常点検の状況」に変更し、さらに他箇所乗務員氏名等の記載を自箇所の記載方と同様に所定欄に行うこととしました。

当社にて全運行管理者及び全補助運行管理者を対象とする運行管理者研修を平成30年11月15日、19日、28日の3日間に分けて開催し、同年11月6日の指摘事項である乗務員仕業表及び点呼実施方法の改善についての取り組み方を周知徹底しました。

また、12月4日開催の社長、安全統括管理者、全支店長、全統括運行管理者が出席する安全推進会議において、文書警告（平成30年11月27日付け）の内容についての改善方を関係者に周知し、12月18日開催の支店長出席の拡大経営会議で最終確認を行いました。

なお、自動車乗務員仕業表システムの改良は、最終版を平成31年1月1日より稼働させる予定です。

# J R 四国労組自動車支部ニュース

平成30年12月27日（No.6 / 5終）

発行責任者 / 中濱 斉

編集責任者 / 嶋田 剛好

今回の文書警告に対する改善の具体的措置を確認する呼出監査が、平成31年2月頃に愛媛運輸支局にて実施される予定です。その際は、改善報告書等を提出し、内容を説明することとしています。

組合は、この間の高速バスチケットの予約・販売形態の推移や、今後もインターネットやコンビニ端末の利用がさらに拡大していくことが想定されることなども踏まえ、坂出インターバスプラザの廃止については了承した。

また、高速バス車両火災については、推定原因とみられる扉窓ヒーター使用停止等の対策と今後の対応について確認するとともに、四国運輸局監査に伴う行政処分等については、点呼での確認事項の徹底を図り、安全を最優先した取り組みを継続するよう強く要請した。

以上