

申し入れ!

「全般・台車検査周期延伸」に関する業務委員会を開催!

6月16日に支社会議室において、申第26号「全般・台車検査周期延伸」に関する申し入れに対しての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・浦谷副委員長、下茂業務部長、宮内組織部長、笹田法対部長、渡邊組織担当部長。会社側業務委員・濱田人事課担当課長、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。

201

《 会社回答 》

1. 全般検査・台車検査周期延伸に関する事項について

(1) 車両の性能が向上した事実はあるが鉄道事業では安全と信頼が不可欠である。特に全般検査と台車検査はその事において重要な検査である。周期延伸の目的および必要性について会社の考えを明らかにすること。

【回答】安全安定輸送の確保を大前提として、車両の性能向上、検修方法の改善、検修管理体制の強化などを踏まえ、時代に適合した業務執行体制の確立のため全般検査・台車検査の検査周期の見直しを検討する。

(2) 目標とする周期延伸の実施の期日について明らかにすること。

【回答】平成29年7月から平成33年7月まで走行試験を実施するが、その後について現段階で決まっているものはない。

(3) 周期延伸に伴う要員削減はあるのか、明らかにすること。

【回答】周期延伸の業務量や体制については議論する段階にない。

(4) 目標とする検査周期「全般検査40箇所又は160万キロ以内、台車検査20箇所又は80万キロ以内」の根拠について明らかにすること。

【回答】走行距離周期については、前回周期延伸時のテストカー結果（全検150万キロ、台検75万キロまで）及び、延伸比率（1.3倍）を基に定めた。また期間周期については、交検周期延伸時と同様に、平均日車キロから換算した回期日数に10%上乗せして算出した。

(5) 台車の不具合が発生している中での周期延伸に向けた試験は行わないこと。

【回答】状況に応じて適切な対処を行う。

2. テストカーでの走行試験に関する事項について

(1) 「新幹線電車（全般検査・台車検査）検査周期延伸に向けて、関係規程を変更したうえで」としているが、具体的にどの規程をどのように変更するのか明らかにする

こと。また、国土交通省等関係箇所への届けや許可の有無について明らかにすること。

【回答】平成29年3月30日、国土交通省へ新幹線電車整備実施基準変更届出書を提出し、社通達により、特定車両の台車検査、全般検査の周期（距離及び時間）の変更を行っている。

(2) テストカーの走行試験車両7編成に対して旅客を乗せたまま走行試験を行うとの事だが、全般検査・台車検査は安全上重要な機器の検査である。安全と信頼の提供が鉄道事業では大事である。旅客を乗せたまま走行試験は行なわないこと。

【回答】社外有識者を交えた委員会にてテストカーの走行に問題がないことを確認しており、また新幹線電車整備実施基準変更の届出を行っていることから、安全上の問題は無い。

(3) 全般検査と台車検査周期延伸についての延伸部分の安全確認はどのように行なうのか明らかにすること。

【回答】試験車両走行後、必要に応じて状況確認を行うが、仕業検査、交番検査については通常通りに施行する。

(4) 今回の試験走行で、全般検査と台車検査を施行しないことが原因で万が一「事故や故障等」が発生した場合の責任の所在について明らかにすること。

【回答】通常の不具合と同様の対応を取ることとなる。

以上

N700Aの性能が向上したとしても様々な不具合が発生している中での周期延伸は反対である！！

【若干の議論】

組合：車両の性能が向上は具体的なものはあるのか。

会社：今回の試験の対象は、N700A（G編成）であり、台車振動検知装置も付いており性能は向上している。

組合：周期延伸の対象となるのはG編成だけか。

会社：G編成で試験を行う。

組合：G編成の試験車両は、どの編成か。

会社：G1、7、19、20、21、22、42の7編成である。

組合：回答の中で「時代に適合した業務執行体制の確立」とあるが、どういうことを指しているのか。

会社：車両の性能が上がって様々な機器も進化して、過去の故障も含めて見るべき期間が改善している。

組合：最近でも、台検でいろいろな不具合が発生しているのではないか。

会社：細かな故障の発生は何とも言えないが、過去の3年間の故障も全て分析をして有識者との会合を重ねて、問題ないということである。

組合：性能が上がったのはライニングとかが上がっているだけで、台検では組み直しているだけでその辺の性能は上がってはいない。台車交換の数はすごくあるのではないか。

会社：台車交換の数はある。

組合：何か起きたから交換している。そういう中で周期延伸を行うのか。

会社：機器の性能の面で不具合が起きているという観点ではない。周期を延ばすことで故障モードはない。試験結果を分析して周期延伸出来るかを決定する。

組合：何回も対策をしているが、軸ダンパーのボルトが緩む重大な事象が起きている。

会社：個別について、明確には答えられない。

組合：組合としては、危惧する故障の原因であり認識を一致しないと今回の提案に対して協力は出来ない。

会社：過去の3年間の検修実績は十分に分析してきた。何か危ないことがあってそのままにして周期延伸しているわけではない。

組合：当然である。その中で、ボルトの緩みが発生している。有識者に大丈夫と言われても現場ではこういうこともある。

組合：X編成とG編成の違いは、どういう関係なのか。

会社：G編成で3年間の走行試験をやって、今後の車両の置き換えでN700Aが主体になる。ダンパーや乗り心地性能が違う。

組合：X編成は周期延伸には向いてないということか。

会社：古くなっていることと、編成自体も少なくなっていく。

組合：検修方法の改善とは具体的に何か。

会社：データ分析であり今まで物を見て摩耗があるかを調べていたが、データ分析で見ることが出来るようになった。

組合：管理体制もその中に入るのか。

会社：検修方法も変わってきている。新幹線車両も新しくなっているし線で見られるデータ解析も出来る時代になってきている。そういったものを駆使していけば最新鋭のN700Aは信頼性が上がっている。

組合：車軸も変わってきているのか。

会社：変わっている知識もないし、認識もない。

組合：性能的、走行距離が伸びて車軸が足回りで一番重要な位置である。歯車のコロとかライニングは使用年月は決まっているが不思議に使用年月、いつまでというのがない。

会社：年月とかキロ管理はしていない。

組合：延伸するのであれば車軸関係はちょっとした傷が大きな事故に繋がる。速度アップして車輪とレールとの衝撃といった部分を考えたら、安易に延ばすのは非常に怖い。

会社：車軸の部分も勿論管理している。全検・台検で伸びることは単品の影響はそんなにない。

組合：その辺も有識者に相談したらいい。有識者からはそういった意見は出ないのか。

会社：今までの全検・台検での検修してきた実績で重大事象はない。議論しないのではなく、重要な機器である。

組合：車軸はあまり課題に上がってきてない。

会社：比較的、落ち着いてきてはいる。

組合：事象がでないといった感じになっているが、果たしてそれで良いのかどうかである。

会社：車軸の部分は重要部分である認識である。

組合：時代に適合した業務執行体制の確立が目的であるとの回答であるが、リニア建設の為の合理化・効率化案ではないのか。

会社：そういうことを書いているつもりはない。

組合：安全安定輸送の観点から言えば、必要性を感じない。

会社：そうは思わない。つまり今までの車の性能とか検査の仕方で決めてきた周期があつて新しいもっと機能のいい車両があつて検査の方法が常にモニタリング出来るように変わってきた時に旧式の車両と同じ周期でやり続ける必要があるのかだと思う。

組合：会社の考えは分かるが、現時点でも台車関係の不具合は発生している段階で試験走行を行うには無理があるのではないか。

会社：不具合も周期を延ばすことであれば、言っているとおりであるがそういうことではない。

組合：周期を延ばしてなくても、不具合が発生している。

会社：今までの台検の周期があるがそれが延びることで、不具合が発生するのであれば問題である。今の不具合が距離を延ばすことで受けるものではない考え方で試験をやる。

組合：今の不具合はヒューマンエラーといったものなのか。

会社：周期延伸をテストカーを走らせる障害となるものではない。

組合：実際軸ダンパーボルトの緩みが発生しているが、他の所も不具合が発生する可能性もあることをテストカーで調べるといふことか。

会社：それも含めて全部である。

リニア建設による大合理化・効率化案に反対である！！

組合：経費を浮かすことが最大の目的ではないのか。

会社：それをしているつもりはない。

組合：周期延伸した場合に1年間の作業がどれだけ減るのか分かるか。

会社：3項の回答の通りである。

組合：大体は決まっているのではないのか。

会社：単純に周期が延びれば、入ってくる本数が減ってくる。

組合：今の要員で流れから言えばどうなるのか。どれくらい減るのかである。

会社：今の時点で業務量について回答できるものはない。

組合：平成7年の45万キロから平成17年に周期延伸して、要員削減は発生している。

会社：今はデータを持ってないので回答できない。

組合：今回の計画段階で大体の予想は出来るのではないか。

会社：示すものはない。本当に周期延伸出来るかも分からない。

組合：5項の回答で「状況に応じて適切な対処を行う」の適切な対処とは何をするのか。

会社：テストカーの結果で、駄目となればそういう選択も勿論取るそういったことである。

組合：31A事故の原因は分かったのか。

会社：持ち合わせてないので回答できない。

組合：重大な事故だから知らないということではないと思うが。

会社：勿論、きわめてまれな事象であったのは事実で西日本が対策をしている。

組合：だから、分からないということか。他社のことでも我が社でも走っている中で原因が分からないと周期延伸とならないのである。そこを解決して原因を突き止めて初めて周期延伸と思う。反対に原因が分からないとなれば周期延伸を縮めなければならない。だから、走らせて儲けることばかり考えの営利優先である。

組合：ちなみに31A事故は有識者委員会の中では議論はされているのか。必然的に議論の中に出てくるのではないか。

会社：議論の中味までは把握してない。
組合：昨年度の台車関係の故障実績を明らかに出来るか。
会社：今はない。
組合：後からでもいいが。
会社：回答するものはない。
組合：隠すということか。
会社：隠してはない。必要に応じて必要な社員に教育をしていく。
組合：今でも、台検の社員が仕業検査の時に台車周りのチェックに来ているが何の為に来ているのか。
会社：一斉点検なのか。
組合：それは知らないが、「見せて下さい」と来る。何か不具合があったから来ているのではないか。
会社：今、明確に言えることはない。現場に問い合わせればお応えする。
組合：私たちに教えるわけがない。何が合ったかは教えずそこに来ているだけである。
会社：必要な社員に対して周知してやっている範疇である。
組合：仕事を確認するのに何が合ったか言うのが普通ではないか。
会社：そうでないこともあり得る。意見は聞いておく。
組合：国土交通省へ新幹線電車整備実施基準変更届出書を提出したということだが全般検査・台検周期を延ばすのを出したということか。
会社：そのためのテストカーをする知らせである。
組合：テスト項目を挙げるのではないのか。
会社：ではない。
組合：細かいところを検査するということではないのか。
会社：全体的に影響を見ます。過去の故障実績はないので。
組合：変更届は、今、テストしますだけを出したのか。
会社：そうである。今までの一重系の台車の部品があるが、それに対して過去の故障実績はないので延伸することが技術的には可能である。テストカーを走らせてくださいということである。
組合：過去3年間のデータを国土交通省にも報告しているのか。
会社：間違いない。

31A事故原因も分からない中、乗客を乗せたテストカーによる走行試験を中止すること！！

組合：31A事故の事は国土交通省にも報告しているのか。
会社：西日本の話なので分からない。
組合：国土交通省にあがっていたら、各鉄道会社に原因があれば検査体制の見直しとか教訓的なものはないのか。
会社：西日本が油面計が割れた原因究明の対策や勉強をしている。
組合：G編成の3次車からは、西日本との共同開発でいいのか。
会社：東海のみ開発である。
組合：31A事故を考えると直ちに中止すること。
会社：適切に対応する。技術的に問題があればしっかりやっていく。誤魔化してやるつも

りはない。

組合：周期延伸で耐久性とか、どのような不具合が出るのか分からない時点で乗客を乗せての試験走行はいかがなものか。

会社：過去の分析結果で技術的に大丈夫である。何か問題になることはない。

組合：その自信があるならお客様には当然知らせるべきである。

会社：特に必要ない。テストカーでしっかり見ていく。

組合：試験走行の段階である。

会社：技術的なところがあやふやであってやっているのではない。お客様を乗せてテストカーしても何か問題があるとは思わない。

組合：別に乗客を乗せなくてもいいのではないか。

会社：お客様を乗せない必要性もない。営業列車としてのレベルを担保したうえで周期延伸を見ている。

組合：周期延伸するためにテストカーを走らせるのである。担保があつてでなく、テストである。テストの段階で営業するのである。

会社：テストカーのテストの捉え方である。

組合：今までの台車で12ヶ月以上60万キロ走ってないのである。乗客を乗せずに走らせたうえでどうもないと届け出るのは分かるが、それ以上走らせてない以上未知の世界である。

会社：前回のテストカーでは75万キロやっている。

組合：たまたま良かっただけで、もし何かあったら大変なことになる。

会社：過去のデータでテストカーで実際に走らせて大丈夫であることが必要である。

組合：それまでは博打である。

会社：博打でやるつもりはない。

組合：前回の75万キロのテストカーは編成は何か。

会社：編成は何か分からない。

組合：その頃はディスクボルトの折損とかあった時季である。テストカーの試験項目にディスクボルトの検査項目が入ってなかった事実があり、国土交通省から指摘され周期延伸を延ばした事実があった。過去の反省を踏まえて今回はやっていると思うが。

会社：一重系の台車にとって安全はもちろん考えている。

組合：試験車両走行後、必要に応じて状況確認を行うが、仕業検査、交番検査については通常の検査を施行するとの回答であるが、特別に台車を解体してやるのか。

会社：全部のテストカーを見ながら、台検の80万キロ・90万キロ・100万キロ段階を踏む。

組合：台車検査はやるのか。

会社：全てのテストカーでやるのではない。

組合：どの編成でやるのか決まっているのか。

会社：それは決まっていない。きちんと周知したうえで進めていく。

組合：通常の手交とは別なのか。

会社：普通の台検で行う。

組合：万が一、テストカーで事故とか大きな故障が発生したときには直ちに中止することを考えているのか。

会社：状況に応じて適切に対処する。回答したとおりである。

組合：特別に台車に不具合が発生したときのことも委員会の中で議論をしているのか。
会社：もちろんしている。適切に対処する。
組合：組合に対して、ちゃんと不具合とか示してくれればいい。当然やってくれるでしょう。
会社：必要があればやる。
組合：不具合が発生すれば直ちに中止することを明言していただきたい。
組合：改良型のライニングはブレーキディスクの温度上昇を極力抑えてたために傷が入らなくなるといっているが、過去のボルトの折損は熱膨張による傷が原因であった。
会社：今、明確に答えることはできません。
組合：過去、ずっと指摘をしてきた。委託した業者に責任を被せたと聞いている。だから、誤魔化さずに報告するとか必要である。
会社：意見は聞いておく。
組合：今は、18ヶ月60万キロとなっているが走行距離の方が先に来るが100万キロとなった場合は1年6ヶ月くらいで達成するのか。
会社：実際は1年くらいである。
組合：4年間で400万キロという考えでいいか。
会社：マックスは200万キロである。
組合：マックス200万キロを走行試験の結果と見なすのか、4年のスパンで走行試験するのかどちらか。
会社：全検一回でテストカーは終わる。
組合：であれば、テストカーの時季は33年7月より短くなるのではないか。
会社：今から乗れば4年後になるがただ距離の方が早く来るので、33年7月を前後する。
組合：必然的に前倒しになるのではないか。
会社：時季の多少のズレはある。
組合：その段階で会社は明らかにするということでもいいか。
会社：33年7月が予定であると説明している。これが後ろになれば話をすることになる。ある程度計画はできるので延びることはないと思うが。
組合：台検の100万キロに達した場合は、組合側が結果を出すように申し入れした場合は結果を出せるか。
会社：テストカーをした時季に判断がなされて必要があれば、結果を明らかにする。
組合：有識者のメンバーを明らかに出来ないか。
会社：特に考えていない。
組合：交検周期延伸の時には大学教授とか鉄道総研のメンバーであったが。
会社：そういう人たちである。
組合：会社のお抱えのメンバーなら意味がないのではないか。
会社：新幹線の安全面の技術的にしっかり評価するメンバーである。

以上