

関西業務ニュース

2013年6月14日No.224

JR東海労働組合新幹線関西地方本部

発行 小林 國博 編集 業務部

【49A（N1編成）の「制御伝送」点灯に関する申し入れ】 について業務委員会を開催。

6月12日、「申」第28号【49A（N1編成）の「制御伝送」点灯に関する申し入れ】
（2013年2月26日申し入れ）について業務委員会を開催しました。

《会社回答》

1. 当日の49Aの車両故障の状況を全て明らかにすること。

【回答】19時05分、49A（N1編成）運転士は、514.5Km付近走行中に制御伝送表示灯が2回点滅、ブザー鳴動したため停止手配を取り、514.9Kmに停止した。その後、ブレーキ試験を行い新大阪駅まで運転を継続し、同駅にて車両交換（N1→Z2）を行った。この関係で49A（N1）は新大阪駅に9分遅着、車両交換した49A（Z2）は新大阪駅を約20分遅発した他、9本が1～15分遅延した。

2. N1編成の走行歴、検修歴を明らかにすること。

【回答】他社の事であり明らかにするつもりはない。

3. 故障の原因と対策を明らかにすること。

【回答】関係する制御伝送端末装置の取り替えを行った。

4. これまでに、「制御伝送」点灯の事象があったかどうか、あったとすれば何度くらいあったのか、その時の状況はどのような時か明らかにすること。

【回答】これまで「制御伝送」点灯の事象については、発生していないと聞いている。

5. 今回の49Aの事実関係を、掲示等により全社員に周知徹底すること。

【回答】そのような考えはない。関係する社員に周知している。

《若干のやり取り》

組合：先ほどの申26の回答と同じである。制御伝送が点滅した後、停止し指令指示で運転を再開したということか。

会社：当然、ブロック図により指令指示である。

組合：「明らかにするつもりはない」と「他社の事」、申26号の回答との違いはなく、どっちにしても言うつもりはないではないか。

会社：他社のこと、どちらにせよ明らかにするつもりはない。

組合：鳥飼に取り込んで取り替えたのか。

会社：そうである。

組合：故障の原因は判明したのか。

会社：読み出して号車を判明した。処置は1号車の制御伝送端末装置の不具合で、取り替えた。

組合：不具合そのものを起こした原因は何か。

会社：西日本の方でメーカーと調査中である。

組合：東海エリアで初の事象なのか。

会社：東海エリアでは発生してないと聞いている。

組合：N編成とZ編成に違いはあるのか。

会社：基本的には違わない。

組合：我が社の端末でもあり得るのか、起きないとは否定できない。

会社：型番が違うかもしれないが、分からない。

組合：制御伝送が点滅したというが、停止した後は点灯していたのか。

会社：点滅した後安全側に停止手配を取りブレーキ試験で問題なかった。一時的に点灯し、最終的には滅灯である。

組合：時間的にはどのくらい点灯してたのか。

会社：時間は分からない。運転士が停めないといけないと判断できる程度の時間。

組合：過去、一日の運行状況の故障一覧表があったが、運転士はそれを見ながら勉強にもなった。

会社：その時期を知らないので何とも言えない。

組合：運転士も参考や勉強にもなるから、是非オープンにすること。

会社：声があったことは聞いておく。

以上