

〔「逸脱防止ストッパー未装着台車」に関する申し入れ〕 について業務委員会を開催。

5月15日、「申」第42号〔「逸脱防止ストッパー未装着台車」に関する申し入れ〕（2014年3月20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. 今回、「逸脱防止ストッパー」未装着である未完成台車が、なぜ大台両から大修両に送られたのか明らかにすること。

【回答】 臨修作業における台車交換作業においては、使用していた一部部品を再使用することもあるため、チェックシートや重要作業ポイント集に従い、現物確認を徹底のうえ作業されたい。

2. 「1項」に関連して、未完成台車が大台両から大修両に送られる際に、「逸脱防止ストッパー」が未装着であることを伝えられていたのか明らかにすること。

【回答】 1項と同様である。

3. 「1・2項」以外で、今回の事象について会社が知るすべての事柄について明らかにすること。

【回答】 3月4日10時45分ごろ、大阪交番検査車両所において、Z28編成16号車No.2台車に、逸脱防止ストッパーが取り付けられていないことが発覚した。調査したところ、2月11日に大阪修繕車両所にて同部位の台車交換を行った際、逸脱防止ストッパーの有無を確認しないまま逸脱防止ストッパーが付いていない予備台車を取り付けていたことが判明した。

4. 現場社員に対する責任追及より、原因究明による抜本的な対策が必要であると考え、会社の考え方を明らかにすること。

【回答】 引き続き、決められた確認作業の徹底を指導していく。

5. 今回の事象に対して現在行っている再発防止対策等について明らかにすること。

【回答】 事象の点呼周知や注意喚起の実施、及びチェックシートへの確認項目の追加を実施している。

6. 今回使用した「予備台車」を組み立てた時期を明らかにすること。

【回答】平成24年1月に組立、その後一度解体し、平成25年8月に再組立を実施している。

7. 大台車において「逸脱防止ストッパー」が未装着の「未完成台車」を、なぜ「予備台車」として留置していたのか明らかにすること。

【回答】1項と同様である。

8. 「未完成台車」を取り替え用台車として使用した理由を明らかにすること。

【回答】1項と同様である。

9. 「逸脱防止ストッパー」が未装着状態で、本線上を営業車両として運用した事について、安全上問題がないのか見解を明らかにすること。

【回答】本来、車両に取り付けるべき部品が未取付の状態で本線を走行した事については問題と考えており、関係箇所に対して、改めて決められた確認作業の徹底を指導していく。

10. 今回の事象が発生した根本的な原因は、鳥飼基地における4車両所組織体制に基づく連絡不足等にあると考えるが、会社の見解を明らかにすること。

【回答】車両所の組織改正は組織の専門性を高めた検修体制により更なる検査精度と車両品質の向上を目指すために実施したものであり、現時点では当初の目的を達成しているものとする。なお、作業相互の報告・連絡等の徹底については、組織の体制に関わらず検修作業における重要な要件であり、同種事象の発生防止のために指導を徹底させたい。

11. 今後、「予備台車」として台車を留置する場合は、全ての部品が装着された完璧な「完成台車」の状態にすること。

【回答】1項と同様である。

《若干のやり取り》

1項・2項について

組合：それぞれの項目は重々検討して頂いたと思うが、質問と回答がまったく違う。組合側は今回の事象は未完成台車の認識であるが、会社の見解を聞きたい。

会社：未完成台車の定義が分からない。

組合：今回は逸脱防止ストッパーが着いてない未完成台車の認識である。2項で聞いている質問も未装着であることが伝えられていたかどうかである。

会社：伝えたか、伝えてないかに関わらず、ヒューマンエラーをなくすには「後確認」が重要である。

組合：回答にまったくなくてない。伝えられていたかどうか現場に確認したのか。

会社：確認はしたが、回答の通りである。

組合：原因は逸脱防止ストッパーが着いていなかったことが現場に伝えられていないことである。

会社：未取り付けだったとしても「後確認」をしていれば防げた事象である。

組合：聞いたことに答えていない。未完成台車を大修両に交換用台車として持って行った理由は何なのか。

会社：臨修作業ではどの号車・どの部位に取り付けるかで必要な物が変わる。色々なパターンがありどの部品を現物廻しにするのか、一つ一つ確認しながらやっていくことになる。

組合：2月11日、大台両は休みであったが交換用の台車を選定した社員は誰なのか。

会社：当直と大修両社員が相互に確認する。

組合：大台両から大修両に移動させる際、装備票を渡すようになっていないのか。

会社：装備票とは何なのか。何をもって装備票と言われているのか分からない。

組合：見たことはないのか。未装着な部品があれば書かれている台車のカルテのような物。

会社：今回はなかった。

組合：管理者が「装備品は付いている」と喋っているのではないか。

会社：装備票の関係は、やり取りはなかった認識である。

3項・4項・5項について

組合：逸脱防止ストッパーの車両への混在が解消した時期はいつ頃なのか。

会社：試行は平成21年度からで、平成22年度に入ってからである。

組合：全台車に逸脱防止ストッパーが着いた完了時期はいつなのか。

会社：23年度末である。

組合：認識が違う。まだ23年度末は混在していた時期である。24年度に全ての台車に基本的に着いたのではないか。

会社：N700系の搭載完了はその時期である。

組合：現在、大修両に送られてくる全ての台車に逸脱防止ストッパーが着いているというのが現場の認識である。管理者も「着いている」と言っていることから、現場社員は装着されていない部品があるなどと意識が行かないのではないか。現在も予備台車には着いていないものがあるのか。

会社：確認していない。

組合：逸脱防止ストッパーが未装着の台車はT車用だけなのか。

会社：分からない。

組合：M車用に着いていてT車用には着いてないのではないか。

会社：装備品は搭載号車によっては変わる。例えば、セラミック噴射装置・ダンパー・空気バネ・逸脱防止ストッパーなどは搭載号車等によって変わるので確認して下さいということになっている。

組合：真面目に答えてもらったとは受け取れない。大修両、試運転、仕業など携わった人間に対して、全員から事情聴取を行ってないのではないか。

会社：今回発生した事象に対して原因を確かめるために必要な方には確認した。事情聴取の中で原因が分かればそれで済む。今回の問題点は確認したかである。

組合：社員に対して、営業で使用する電車の全ての台車に逸脱防止ストッパーが搭載されていることが周知されていないのではないか。

会社：検査手順には逸脱防止ストッパーも見るように示されている。

組合：社員に対して「全部着いた」の一言があるかないかで違ってくる。

会社：「なぜ着いていなかったのか」ではなく「なぜ発生したのか」であり、しっかり確認していれば防げた事象である。

組合：着いていれば今回の事象は発生していない。着いていなかったことが伝わらなかったことが問題である。

6項・7項について

組合：なぜ台車交換時のA担当のみに「教育」を行ったのか。その人だけが悪いのか。

会社：教育を行ったから「その人が悪い」のではなく、最後に確認する責任者が確認が抜けたのが重要である。関係箇所内の連絡を含めて対策を取っている。

組合：逸脱防止ストッパーの確認は『重要作業ポイント』にはあるがチェックシートにはない。

会社：事前確認の中に必要により併用することになっている。

組合：それは付け替え等を行った場合である。管理者が「着いている」と言ったことに重大なインシデントがあったのである。

会社：仮にあったとしても後確認していれば防げた事象である。

組合：管理者が言った意味は現場社員には大変大きい。

会社：それこそ後確認が大事である。

組合：大台両では逸脱防止ストッパーが着いてないことは把握されていたはず。なぜ大修両に伝わってなかったのか。H25年8月に組み立て直したということは、すでに営業で使っている車両の全台車に装着されて走っている時期である。

会社：空気バネ・逸脱防止ストッパーなどは搭載号車によって変わるので着けてなかったということである。

組合：装備票があれば着いてないの是一目瞭然である。今回は装備票が出ていないとなると、それを補う管理者から「着いている」と言われれば抜けても仕方ない。

会社：管理者が言ったから信じていいとはならない。自分の目で見て確かめることである。

組合：管理者から着いていると言われれば意識が行かなくなる人もいる。

会社：その意味で車両検修では、間違っって伝わることもあるので対面で確認することが大切である。

組合：そこに問題がある。

会社：今回、対策はきちんと作っている。

組合：会社がこれまでにとってきた対策が全て、会社の考えている通りに機能していればすでに現場からミスはなくなっている。しかし依然としてミスが起きているのではないか。

会社：その認識は一致している。カバー出来ることがあればしっかりやっていきたい。

組合：今回はどういうやり取りがあったのか。

会社：紙のやり取りは今回はなかった。口伝えであった。

組合：どのように口伝えしたのか。

会社：確認していない。

組合：「関係箇所内の連絡」の具体的な対策は。

会社：台検から紙で関係箇所に伝わるように対策をした。

組合：その紙が装備票と認識するが、装備票が現場に届いてなかった中で発生した事象である。

会社：最後にちゃんと確認していれば今回の事象は起きなかったのである。

組合：アリスでは確認等出来ないのか。

会社：予備台車なのでアリスでは確認出来ない。

組合：一度組み立てた予備台車をなぜ解体したのか。

会社：一年半の経過の中で、空気ホースの期限を含めて需要の関係もあるが、予備台車のメンテの一環である。

組合：管理者を含めて、逸脱防止ストッパーが着いてないことが現場に伝えられてないことに問題がある。今回の事象を含めて決められた作業の中味とはなにか。

会社：いろんな修繕について現物の確認を徹底することである。

組合：今回の事象に限らず車両所相互間の連絡の改善が必要ではないのか。

会社：今回は大台所の非稼働日でも連絡できるように改善した。

組合：以前の三車両所体制の前は、ひとつの所・大一運で横の繋がりがあった。今の体制により所間における競争原理が働いて、現場で出勤遅延とかで「ワースト1」になった事などを問題視している。自所が問題にならなければ良いと必死になり他所のことまで気にしている余裕がなくなっているのではないか。

会社：専門性を高めるために今の体制になっている。

組合：分けたことによって、台検では「自分のところで問題が起きなければ良い」となるっているのではないか。受け渡し先で起こりうる問題まで想定する余裕がなく、今のままでは風通しが悪くまた何らかの問題が発生するのではないかと危惧している。前の「大一運」体制に戻してはどうか。

会社：そんなことはない。安全に対してちゃんと考えて対策なりほぼ同じである。どの所でも競争原理が取り入れられるものはない。貴側の見解であり回答しようがない。

組合：対立を確認する。今、置いてある予備台車にはストッパーは着いているのか。

会社：確認してないのでわからない。着けておいた方が安全であるかもしれないが、車輪の寸法の違いなどによる逸脱防止ストッパーの異種取り付け等の間違えが想定される。どちらを取るかである。

組合：逸脱防止ストッパーの予備品が少ないのは発注をかけてないのか、それともいまだに製造が追いつかないのか。

会社：どちらか分からない。

組合：9項の回答で「安全上問題がある」と答えているが、どのように問題があるのか。

会社：地震などの時にどうなるか分からないので、安全上問題がある。

組合：今回の事象は、会社も安全上問題があったことを認識していたことを確認する。

以上