

「平成27年3月ダイヤ改正について」 「車両データの活用等による検修体制の見直しについて」 「新大阪駅引上線検修業務の業務移管等について」 以上の会社提案に対して業務委員会開催！

冒頭、インフルエンザに対する拡散防止のための現場指導を要請しました！

12月24日、16時より支社会議室において関西支社と業務委員会を開催しました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・畑野書記長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、畑運輸課課長代理、山本車両課課長代理、秋定人事課係長でした。

冒頭、大阪第一運輸所でインフルエンザが流行っている事象について、会社として拡散防止のために具体的に努力することを口頭で申し入れました。具体的には、内勤者に対しての定期的な換気、乗務終了後に行っている業研、QC、スキルアップについて今月は開催を控えて勤務終了後は直ぐに退社するように現場を指導することなどを口頭で申し入れました。

会議は会社より「平成27年3月ダイヤ改正について」「新大阪駅引上線検修業務の業務移管等について」「車両データの活用等による検修体制の見直し」についての提案がありました。当日の業務委員会では引き続き、申第23号〔交番検査周期延伸を目的とした試験走行〕の実施に関する申し入れ〕についての会社側回答と議論を行いましたので別途、業務業務ニュースNo.262で報告します。

「話があるから聞きに来い」の姿勢はおかしいぞ！

議論に入る前、本日の提案について事前の幹事間で「車両関係の提案」としか明らかにしなかった問題について抗議し以下の議論を行いました。

組合：今日の内容は事前に「車両関係の提案」としか明らかにしなかった。それだけでは何の議論か分からない。資料があるなら題名だけでも言えばこちらも準備できる部分もある。次回からはしっかり伝えて頂きたい。

会社：議題については十分な伝達が出来ていると考える。

組合：乱暴な言い方になるが、「話の中身は言わないが、話があるから来い」というようにも取れる対応である。

会社：少なくともここで議論する内容ではなく、幹事間で整理していく。

組合：先日、本部・本社間でも同じような対応を取ったことに対して抗議がされてる。

会社：本部・本社の話は承知してない。

組合：会社として横暴な姿勢を貫こうとしてると見て取れる事象であったことに抗議して

おく。

会社側から資料を読み上げての提案後の若干の議論内容です。

《「平成27年3月ダイヤ改正について」》

組合：285キロ運転になるが、駅の途中駅の停車時分、余裕時分が今でもかつかつで走っている。今は2分ぐらい遅れても回復運転できない状態である。

会社：285キロ化しても必要な運転時分は確保してるという認識である。

組合：現在のダイヤの中でそういった現状であることの認識はあるか。

会社：そのような認識はない。

組合：回復も難しいという認識は。

会社：必要な異常時が起こった場合は回復できない事態もある。必ずしも回復運転が出来るものであるという認識は持ってない。現行のダイヤで何か問題があるとは考えていない。

組合：停車時分の45秒についての考えは。

会社：必要な停車時分を確保してると考えている。

組合：のぞみ431号は休日は運転するのか。

会社：今回の提示は21時台の利便性を向上させるための輸送力を増強したという事であり、その辺については後ほど。

組合：21時台を増強した目的は何か。

会社：旅客のニーズがあるという判断。

組合：東京側だけの下りの増強だけをはかったのか。上りはどうなっているのか。

会社：今回適切にするところがこちらであったということ。

組合：21時台のみの増強なのか。

会社：ここが一番の増強であった。

組合：マスコミ発表はいつ行ったのか。

会社：12月19日に行ってる。

組合：部内の労働組合への提示がプレス発表の後になってることに抗議しておく。

会社：プレス資料とは同じものではない。あくまでも業務委員会で提示している資料。

組合：285キロで運転するのぞみは昼間でも走るのか。

会社：改造車について最高速を285キロにする。その編成が違う筋に入っていても285キロが出る。

組合：北陸新幹線の開業に併せて、需要は減少する見込みか。

会社：そちらに乗られる部分は減少するかと見ている。

組合：改正諸元の資料は増減ゼロであるが。臨時列車の本数は今年と一緒か。

会社：定期と季節列車のみ載せている。臨時列車を入れて一日400本を超える運転をする場合があるがそれらは別である。

組合：後日、出るのか。

会社：臨時であり、設定は随時である。春臨、夏臨などその時期に近づいてきたら設定する。

必要な要員は確保するべき！

組合：臨時列車にかかる要員が必要になる。足りなくなるから休日出勤が発生する。必要な要員は確保するべき。

組合：700系の廃車はいつか。
会社：決まっていない。随時廃車している。
組合：本日、出尽くさない部分は追って申し入れなど行っていく。

《「車両データの活用等による検修体制の見直しについて」》

組合：車両検修管理システム（ARIS）については現行との改良点は何か。
会社：ARISは車両の実績など履歴を残している。走行中のデータを取得してそれを分析できるようにする。走行中のデータをARISのサーバに溜めてそのデータをARISというシステムを使って分析、解析をする機能を付加する。
組合：それが「新たな設備を開発し」という部分か。
会社：そうである。
組合：ARISのデータを使うのか。
会社：職場にあるのはARISの端末。ARISはサーバがあり、各所で行った車両検修の実績が蓄積される。そこに車両の走行中のデータを溜めて、走行中のデータから、例えば今日、側引戸がどういうふうに動作していたのかなどのデータを取得する。
組合：走行中のデータを取得してるのはSS無線で状態を監視してるのか。
会社：既にSS無線は、各車両基地についている。増設は、さらに取得頻度を高めるために今回東京駅にも増設する。頻繁にデータを拾い出せるようにする。鳥飼には既についている。
組合：台車温度検知装置は鳥飼基地にはつくのか。
会社：これは本線走行している車両の台車の軸箱とかの温度を、地上側にセンサーをつけて走り去った各軸箱温度を測定するシステムである。本線上につく。
組合：これからの設置か。
会社：技術開発として研究している部分もあるが、設置の目処がついた。
組合：屋根上点検扉等の改良は鳥飼基地につくのか。
会社：扉の改良については、大井基地の検修庫と鳥飼基地の仕業庫を予定している。具体的には今は生命カギといったカギを持った人が入れるシステム。それをIDタグの非接触式のカードを一人ずつ持って、カードを持った人がボタンを押すと認識をして入れる。老朽取り替えに併せて機能を向上させる。仕業の屋根上に上がる点検用の扉である。今はカギを取って上がるようにしているが、を持った人が通過したら分かるがない人が通過したらエラー表示する。安全度は向上する。
組合：仕業庫は1号車から上がるようになってるが、16号車側にも設置するのか。
会社：1号車、16号車の両方に入口を設置する。1から入って16から出る事（その逆も可能）が可能になる。どこから入ってもカウントできるメリットがある。
組合：車両データ伝送装置は各編成に対応するのか。
会社：SS無線では対応する。
組合：台車温度検知装置は対応するのか。
会社：本線走行する車両に対応する。
組合：現段階ではARISの改良は終わってるのか。
会社：これから。
組合：増設については。
会社：これから。
組合：4点を活用することでデータを取得するのか。

会社：車両データを使うことで本線走行中の例えば動作状態などを見ることが出来る。定期検査で一回見るよりも走行中のデータを見続けた方が安全度が高まる。例を示すと側引戸で、検査の時に一回開け閉めして点検するよりも本線走行中の扉の開け閉めのデータを見て検査したほうが検査の精度が高まる。そういったものを使って検査の業務を補う事が出来る。

組合：車両検修管理システムは、仕業検査、交番検査、走行管理業務に該当するののか。

会社：はい。

組合：車両データ伝送装置は、仕業検査に該当する。

会社：ARISで分析するためにはデータをひろう必要がある。車両に残ってるデータをサーバに頻度よく伝送できるようにSS無線を増設する。一点目と二点目はセットである。

組合：交番検査にもデータ受信装置があるののか。

会社：鳥飼基地の着発線に漬いたときにデータを自動的にとばす設定になってる。それがサーバに行く。データを見たい人が拾いに行く。

組合：組織改正を行うののか。

会社：データ解析をする場所、部署を作る。

組合：専門に行く部署か。

会社：そうだ。

組合：仕業検査、交番検査のどの部分を具体的に変えるののか。

会社：勉強中であるが、例えば本線走行中のデータを使うことで一部検査の代換え・置き換えみたいなことが出来ると考えている。

組合：車両データを着発線に着いた時点でデータをとばして仕業、交番に指示をするののか。

既に検査体制を簡略化！

会社：今行ってる事があるが、交番検査の側引戸の検査については検査の代換えをしてる。具体的には側引戸の開閉時素を本線走行中のデータを既に取得している。それで問題がなければ交番検査の側引戸の検査については一部簡略化されてる。そういった検査の部分を拡大していきたい。

会社：本線走行中のデータを見ることで検査に置き換えることを機器毎に見ていく。

組合：編成単位か。

会社：検査の項目単位。交番検査で見てるものを事前にチェックできる。人が見る部分は集中して見て、機械に置き換えられるところは機械に置き換える。

会社：JR東海の所属編成を行う。西日本は対象ではない。

組合：今後はどこの項目の予定があるののか。

会社：車体傾斜のデータを見るとかも出来る。状態監視のデータが取れるものは一つづつ検証していく。

組合：組織を設置することで要員の増減が明らかになるののか。

会社：要員の増減が決まるだろうと。

組合：組織改正なのか検修体制の見直しなのか。

会社：検修体制である。

《「新大阪駅引上線検修業務の業務移管等について」》

会社：大阪第二運輸所には現在ホーム検査業務がある。あれと同じようなイメージで捉え

て頂ければいいかと。今、新大阪駅では20番線が折り返しの作業について、サービックが蛍光灯などの申告の作業をしている。

組合：仕業検査車両所新大阪支所は廃止になるのか。

会社：新大阪支所は二つの仕事があって、走行管理と検修。今回の提案は引き上げ線の検修業務の部分だけを運輸所に移管する事。走行管理については車両データの活用の中で見直しを考えていく。それについては検討していくことになる。今回は検修の部分だけの移管。

組合：廃止ではないのか。支所の検修業務についてはなくなるということか。

会社：なくなる。

組合：今のホーム検査は監理者がいて修繕は関係会社の社員がやってる。以前は乗務員がホーム検査でやっていたのでそのイメージか。

会社：管理者か乗務員かも含めて今後大阪第二運輸所の体制については検討中。

組合：新大阪駅では管理者が第二運輸所で電話のやりとりでやってる。支所となるとむこうに行くのか。

会社：いる場所も含めて検討中。

組合：関係会社というのはどこか。

会社：サービックである。

組合：関係会社であるが、SEKの関係はないのか。

会社：今回は新大阪駅の20番線でサービックがやっているなので作業実績などを含めて今のところサービックでと考える。

組合：実際検修業務の仕事が発生してる。それでも引き上げでは一切やらないということか。蛍光灯、座席とかはサービックだが、それ以外は。

会社：そういった判断が必要となるような作業等は運輸所の社員が担当するなどを考えている。

組合：検修業務の範囲はどの程度を考えているのか。

会社：折り返し作業時間は今簡易な作業しか出来ない時間である。引き上げ線での作業も20番線のホームでの作業に類する程度の作業と聞いている。それなら大阪第二運輸所のサービックへの委託で対応可能かと。

組合：基本は走行中の申告で運用を変更するようになってる。判断するようなことは大阪第二運輸所の社員がやるのか。

会社：そうです。仮の話だが最終的には指令の判断。

組合：技術力が問われるが大阪第二運輸所の配属される社員は検修の教育は受けるのか。

会社：判断は指令が行う。特段、車両に対してエキスパート的な知識が必要かと質問だが、けしてそこまでの知識は必要ない。

組合：新たな事象についての報告するような内容かと。

会社：20番線で行っている内容である。

組合：今の引き上げの支所での勤務は。

会社：変形の7C。20：20までの2出面。日勤が1出面の3名。

会社：今回の提案は運輸所が管理してサービックが作業をやる。走行管理が直接手伝うということはない。

組合：問題があればその都度、申し入れる。

以上