

交番検査周期延伸反対！

30日・3万キロ→45日・6万キロ！

データ管理だけで安全を守れるのか！

〔「申」第22号「交番検査周期延伸」提案に関する 申し入れ〕について業務委員会を開催！

2月10日、15:00より支社会議室において、課題につい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・山下副委員長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田法対部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、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。

〔「申」第22号「交番検査周期延伸」提案に関する申し入れ〕(2015年12月25日申入)

《 会社回答 》

1. 交番検査の周期延伸について

(1) 交番検査の周期延伸は、国土交通省令151条及び国土交通省告示1786号により「新幹線電車は、三十日又は当該車両の走行距離が三万キロメートル超えない期間のいずれか短い期間に状態・機能検査を行わなければならない」と定められている。今回の交番検査周期延伸は、省令・告示違反であり止めること。

【回答】省令と同時に発行した告示には従前の検査周期が定められているが、耐摩耗性、耐久性等を有し、機能が確保される車両の部位にあっては、告示に定められた検査周期によらなくてもよいとされており、鉄道事業者が証明することにより検査周期や検査方法を定めることが出来ることとなっている。今回は、使用実績、検修実績による証明、試験車両による証明により周期延伸が可能であることを証明しており、昨年3月に国土交通省中部運輸局に規程の変更届けを行っている。

(2) 国土交通省告示1786号第5条のただし書き「車両の部位」の項目は新幹線電車交番検査周期延伸には相当しない。国土交通省告示1786号第1条に定める内容と今回の会社が提案している交番検査周期延伸についての整合性を明らかにすること。

【回答】省令、告示に従っており、何ら問題はない。

(3) 省令に違反する「交番検査周期延伸提案」については撤回すること。

【回答】省令、告示に従って実施しているものであり、そのような考えはない。

(4) 6万キロで交番検査を施工するよりも3万キロ毎での施工が『安全最優先』である。会社としての考え方を明らかにすること。

【回答】「安全最優先」を前提とした上で、技術的に周期延伸可能であることを確認している。

2. 大阪交番検査車両所の検査体制の見直しについて

(1) 「1班・47名」とは別に「車両状態解析測定業務」（測定班）の担当者を置くとしているが、何名配置してどのような作業を行うのか詳細を全て明らかにすること。また、「第2特修班」のような位置づけをして要員として配置すること。

【回答】東京、大阪共に体制見直し等で生じた現在員を活用するものであり、要員需給を見ながら、測定・解析業務の体制を定めることとする。立ち上げ時には、10名程度の規模を予定している。尚、測定班については、消耗品（ライニング、研磨子、接地ブラシ等）の状態を交番検査毎に測定することで、摩耗傾向を把握したり、各種機器の劣化状態を診断したりするなど、現車のフィールドデータを直接、測定・解析する業務をイメージしており詳しくは、関係社員に対し説明を行う。

(2) P交終了後、E交の作業指示等の確認時間は確保されるのか、明らかにすること。

【回答】作業前の打ち合わせの時間は従前と同様である。

(3) チェックシート等の記帳時間を設けること。

【回答】これまでの検証から140分の交番検査時分の中で対応可能と考えている。

(4) 作業過多、トラブル等で作業時間が伸びた場合の対応はどのようにするのか明らかにすること。

【回答】基本的には業務時間内に終了すると考えているが、超過勤務、特修班による対応、仕業検査車両所による繰配等、適切に対応する。

(5) 今まで交番検査以前に発生した故障等で、読み出し、事実確認等を交番検査時間内でやっていたが、交番検査前に対処すべき事案であるとする。今後の対応を明らかにすること。

【回答】今後も必要な調査、修繕等を適切なタイミングで実施していく。

(6) 総点呼、視察、安全の日等で時間を経過し、作業時間に食い込んだ場合はどう対応するのか明らかにすること。

【回答】作業準備が出来次第、作業開始となることはこれまでと変わることはない。点呼については、必要事項を伝達しているものであるが、A交検の状況もふまえて、点呼等のあり方についても検討していく。

(7) △17名の分の要員はどのように配置するのか明らかにすること

【回答】通常の異動、出向や各所の需給調整等を行う他、東京、大阪の交番検査車両所にて「車両状態を測定・解析する業務」への活用を行う。

以上

《 若干の議論 》

組合：告示の事を回答していたので告示の文言を答えて頂きたい。

会社：国土交通省告示第1786号第5条の中身で、「車両については別表の上欄に掲げる車両の種類ごとに、それぞれ同表下欄に掲げる期間を越えない期間ごとに定期検査を行わなければならない。ただし、耐摩耗性、耐久性等を有し、機能が別表の下欄に掲げる期間以上に確保される車両の部位にあつては、この限りではない。」

組合：「車両の部位にあつては」という箇所は消耗品を指しているのではないのか。

会社：消耗品のみということではなく、実施基準規程に基づく100装置の検証を行っている。

組合：省令の文章（別表）には、「30日又は当該車両の走行距離が3万キロメートルを越えない期間のいずれか短い期間」となっている。省令からみれば省令違反ではないのか。

会社自ら省令違反を認める！

しかし、告示に従って周期延伸を実施！

会社：省令ではそうです。告示には鉄道事業者が説明することで検査周期の方法を定めることが出来るとなっている。

組合：省令には違反している。

会社：役所の文書は、一般に一般例というものと特別例とがある。言われているのは一般法、一般に対して特別法があれば特別法が優先される。例えば財政法の上では赤字を出してはいけないとなっているが、特別法では赤字国債を出すと定めているので赤字国債を出す。一般の条文だけ見れば省令では違反となるが、告示があつてカバーされている。会社としては告示の方で要件を満たしている。省令の何条かを見時に合致していないことはその通り、全体の体型の中では整合性がある。

組合：無理矢理、特別法を当てはめようとしているのではないのか。

会社：役所の文書の書き方がそうなる。ただし書きなどよくある表現。

組合：消耗品というものについては耐久性があるものについては認めるという内容である。

会社：消耗品という表し方が出来るのかどうか。評価の問題。

組合：国土交通省が受理したから問題ないと。というのが証明か。

会社：問題ないことが1つの証明でもある。

組合：それは鉄道事業者が責任を負うということが前提か。

会社：鉄道事業法はそのような概念で申請するもの。

組合：私たちは交番検査の周期延伸に関して会社が責任をもつということではないのかと聞いている。

会社：それは従前も同じ。今までも負ってないということはない。

組合：今までがよかったからいいということではない。交番検査の周期延伸に関して確認している。

会社：法体系の中で鉄道事業を運営してきている。今後も変わりはない。

組合：解析測定班の形態であるが、そういう班を作るのか。

会社：どういう班に分類するかは調整している。測定、解析を担当する。

組合：班として固定するのか。

会社：立ち上げ時には10名程度。業務量に応じた出面を確保する。
組合：業務量とは具体的には何か。
会社：10名の出っこみ引っ込みはある。
組合：出面として決まってるのか。
会社：業務量に応じて。
会社：イメージとしては、駅の案内があるが同じイメージ。一科二科としてある。
組合：基準人員は。
会社：そういう概念はない。
組合：交番検査の要員の中に入ってるのか。

測定・解析業務は交番検査とは別枠！

会社：交番検査とは別枠。
組合：解析班はその日の業務に合わせて人数の変更があるのか。
会社：そうである。具体的には詰めている。
組合：解析する内容は。
会社：ライニング、研磨子、接地ブラシ等。決まり次第。
組合：軸箱の油量は。
会社：そうかも知れない。フィールドデータは詰めてる。
組合：測定解析の班を作るのは何故か。
会社：知りたいということかと。
組合：テストカーを走らせて色々なデータを取ったのではないのか。
会社：・・・
組合：3ヶ月程度だったので、充分ではなかったのではないのか。
会社：そういうことではない。
組合：そもそも何故、3ヶ月だけだったのか。それも11月から1月。
会社：有識者の議論の中で話し合われた。
組合：有識者からもそのような声はなかったといことか。
会社：期間を重視したと思われる。測定解析班は過去を振り返るところではなく、未来へ、向けてこれからどういうやり方がいいのかを生かすための材料集めをするところと理解されたい。
組合：そうすると見切り発車のように聞こえる。問題あるということよりも未来に何か起きるだろうということを目測しながら実施するようだ。
会社：フィールドデータを集めて業務に生かしていこうというイメージ。
組合：データを集める業務なのか。
会社：データを測定して解析する。
組合：解析するための班なのか。
会社：得られた知見を車両のために使う。
組合：12月9日の提示で、予備検査をなくして機器検査と機能検査を実施するとのことであった。これは前検の予備検査ではないのか。
会社：毎日、全編成を見るという部署ではない。検査とは切り離されたところというイメージ。
組合：交番検査でやっていた作業を省略するところか。
組合：予備検査でやっていた項目は他の箇所でも網羅するのか。
会社：置き換えられる。

組合：データで交番検査の作業を省略できるということか。

会社：代換え出来るということ。

組合：それは何か。

会社：主回路接触器テスト、車内圧測定、VCBテスト、EGSテスト、電気ブレーキテスト、車内傾斜テスト。車内圧測定とVCBテスト、車内傾斜テストはN700だけ。

組合：それらを置き換えるということか。

会社：車両分析データで置き換えるので交番検査ではやらない。

組合：この6項目のデータ分析はどういう形で交番検査に反映されるのか。

会社：車両分析センターで、常に車両が走っている中での状態でデータが伝送される。それを分析センターで分析する。今までは検査時に点でしか見てなかったものをデータで見続けられる。

基準値を変えるだけで安全は守れるのか！？

組合：ライニング、研磨子、接地ブラシの基準が変更されてるが、心配があつて変更したのか。

会社：それはない。

組合：変更した基準値は。

会社：2月頭に現場で説明している。ライニング現行4.8ミリを5.5ミリ。研磨子は12ミリを22ミリに変更した。

組合：接地ブラシの25ミリは変更してないのか。

会社：変更ない。

組合：今の基準値は交番検査の基準。他の検査の基準は。

会社：台車検査、全般検査でも1月末に検修連絡で変更伝えてる。今の数字と同じ。

組合：変更した理由は何か。

会社：それは3万が6万キロになり、摩耗が増えるため。

組合：以前は交検と台検違っていたが揃えた理由は何か。

会社：台検出て1回目の交番検査の前で6万キロのところで揃えた。

現行、3万キロの検査で焼き付きが発見されている！

今後は6万キロまで放置するのか！？

組合：12月24日に提示の業務委員会で、11月26日のZ29の11号車のグラウンドスイッチの焼き付きがあった質問で個別のことを言われても分からないと回答したが、その後調査したのか。

会社：周期延伸にからむ不具合とはしていない。

組合：他にも端子台の焼けなど3万キロの状態でも発生していることは把握してないのか。

会社：把握してない。

組合：実績は上がってこないのか。3万キロでもそういう事象が発生している。これが6万キロになれば故障がないとは言い切れない。

会社：個体の不具合とは見てない。

組合：それを言えば検査の意味がない。

会社：現状、そういった時に交番検査で取り替えている。

組合：1月22日のX34、5号車でも端子の焼き付きがあったと聞いている。

組合：3万キロで開けていた機器箱のフタを、6万キロまで開けないということか。
会社：3万ではしない。
組合：3万キロで見つけていた不具合を6万キロまで放置することになる。これは安全を担保にして危険な状態を放置することになる。
会社：交番検査で見べきものを定めている。
組合：今まで目で見つけていたものをデータで置き換えて省略してもいいのか疑問である。
会社：点で見ていたものを線で見続けることができる。
組合：データと具体的な動作の違いが今でもある。側引き戸の時素測定ではデータと具体的な数値の違いがある。
会社：問題があった時に察知できるということ。ずっと見てるから不具合が起きないということではない。
組合：側引き戸の開閉の時素は運転台で見れる。数値が違っていると実際の現場で確認することになる。最後は人が目を見て確認することになる。運転台との誤差がある。データだけでなく経験が必要になる箇所が他にもある。
会社：誤差の評価はここでは述べられない。
組合：P交とE交は継続して行うのか。
会社：そうである。
組合：E交の打ち合わせは、E交に移るときにするのか。
会社：今も作業前にKYとかしてる。特別何か変わるものではない。
組合：P交が終わって、一旦詰所に戻り打ち合わせをする時間はあるのか。
会社：必ず詰所に戻らないといけないという考えはない。
組合：従来とまったく違う。
組合：作業時間、点呼時間、終了時間を明確にされたい。
会社：作業時間は140分。
組合：朝の開始時間から明確にされたい。
会社：業務量提示で示す。
組合：予定だけでも言えないのか。
会社：提示の時に。
組合：140分の中に打ち合わせ時間は入ってるのか。
会社：その中で出来ますねということ。

新しい交換体制の試験実施したが、何回行なったのか答えず！ 会社「回数は重要ではない」「検証することが重要」

組合：今度の交番検査は練習など行ったのか。それはいつか。
会社：検証した。日付までではない。
組合：回数は。1回ということはないはず。当然、通しの内容であるが。
会社：メニューとか見ながら。回数という表現ではない。
組合：何回ですか。
会社：回数は重要ではない。
組合：その回答はいかななものかと。
会社：検証することは極めて重要。回数の概念がない。
組合：会社の概念でいいから明確にされたい。
会社：明らかにする考えがなく、手元にも資料がない。

組合：ビデオなど撮って現場で説明しているのか。
会社：3月に現場で詳細の説明会を行う。実際の新交検を実技教育として行う。
組合：全員参加か。
会社：全員参加。140分の交番検査をやるということ。
組合：チェックシート、アリスの必要時間はあるのか。
会社：その時間も140分の中で。
組合：70分も時間を減らしておきながらチェックシート、アリスの時間も含まれる根拠か。
会社：70分だけ減らしたことをとらまえるのはアンフェア。6項目を置き換えてることがある。それを入れて頂きたい。
組合：そういう説明を求めているだけである。
会社：作業がなくなるということではない。区分としてあるわけではない。全体で140分。どこまで細分化するかということもある。
組合：では作業ダイヤを設けないということか。
会社：作業ダイヤは140分。
組合：大きな区分ではない。
会社：今までのように仕切りを設けるものではない。経験値はあると思うが全体で140分である。
組合：現場での社員の関心は、今までの作業がどうなるのかと不安に感じている。だからこうやって細かいことを確認してる。概念がなくなるよと言われても現場の方は納得出来ない。
会社：細かいことは現場で説明する。ここは業務委員会。
組合：説明会では個々に資料を渡しているのか。
会社：動画が分かりやすければパワーポイントなど使用してる。
組合：画像で見せられても通過するだけで頭に残らない。何がどう変わるのか詳しい資料は配付するべき。
会社：詳しいことは実技教育で説明する。
組合：作業が終わらない場合の対応で、超過勤務で対応するという回答があったが、超勤の命令はいつ決定するのか。
会社：最初から分かっている場合もあれば、急に発生することもあるので、今は言えない。
組合：今日は超勤出来ないという社員がいる可能性があるが、どう対応するのか。
会社：都合はあるだろう。協約上は基本的に合理的な理由がなければいけないとなっている。
組合：その人にとって合理的である。
会社：個別に対応する。
組合：仕業検査による繰配とはどういうイメージか。
会社：仕業検査の当直が修繕車両所に依頼する。仕業の当直が基地全体をコントロールしてる。
組合：12月9日の業務委員会で、仕業検査で対応するという回答であったが、どのように対応するのか。

140分交検→(休憩)→140分交検→(休憩なし!)→140分交検

会社：業務量提示で示す。
組合：PからEへの中で休憩時間はあるのか。
会社：ない。

組合：労働安全上、着替え時間も必要である。
会社：着替えない。
組合：夏の時期は汗をかくので着替えないといけない。
会社：着替え時間は設定してない。
組合：健康管理を考えたら休憩は必要である。トイレやたばこなど。
組合：着替えに行っても作業にかかるのが遅れても注意とかになるのか。
会社：乗務員が列車に遅れるのと同じである。
組合：検修作業で汗をかいて着替えるという前提である。
組合：運転台の作業での変更はあるのか。
会社：ブレーキ設定器の内部検査、力行指令の検査。
組合：屋根上作業の変更はあるのか。
会社：屋根上は両運転台から上がる。8両ずつ。
組合：点呼のあり方であるが、具体的な検討内容は。
会社：こうしますという検討ではない。
組合：点呼の時間を守るべき。
組合：作業をキッチリ終わらせてから次の作業にかかれるような指導をするべき。
組合：残業で病気などで就労規制かかっている社員の対応を慎重に対応されたい。
会社：それは対応する。
組合：SEKへの台帳調査は依頼するのか。
会社：なくなることはない。
組合：詳細は業務量提示で示す。
組合：データで置き換える事だけで安全が守れるという会社の主張は受け入れがたく、安全を守るには定期的な人間の目による検査が必要であると考え。よって交番検査の周期延伸を見直すべきである。
会社：より精度の高いものを得るために行うものであり安全な車両を提供していく。見直す考えはない。
組合：はいそうですかという声は私たちから出ない。周期延伸される作業は担っていくが、ダイヤ改正以降、検査内容を検証しながら問題点があれば申し入れる。会社も安全と社員の健康管理を徹底されたい。
会社：意見、問題点があれば受ける。
組合：安全最優先が交番検査周期延伸で守れない場合は、元の検査に戻されたい。
組合：SEKの作業が社員に分かるようにされたい。
会社：必要なものは示す。
組合：共同作業である。SEKの問題も会社が責任もって対応されたい。
会社：すべてのものに対応は出来ない。
組合：見解の相違である。

以上

交番検査の周期延伸は、今まで定期的に検査し、焦げや焼き付きを発見できていましたが、さらに2倍(3万キロから6万キロ)の走行距離まで機器箱のフタを開けずに営業運転させることとなります。さらに、70分も作業時間を減らすことは、いくらデータ管理をすと言っても、現場社員の立場から見れば作業を急かされることとなります。

私たちは、「安全最優先」とは真逆の周期延伸に反対し、今後もあきらめずに問題点を追求していきます！