

5月15日、15時40分頃より約90分間、支社会議室において「申」について組合側幹事並びに会社側幹事による事前審理を実施しました。

審理は「申」7件について行いました。審理内容等については『業務連絡13-1』を参照下さい。

「申」第48号〔大阪修繕車両所における「Z27編成の速度計取替作業」に関する申し入れ〕並びに「申」第49号〔「主速度計故障（無表示）での営業運転」に関する申し入れ〕についての申し入れ内容及び議論概要

申し入れ内容「申」第48号

1. 4月12日のZ27編成16号車運転台速度計取り替え作業に至るまでの車両の運行履歴、修繕履歴等を明らかにすること。
2. 4月12日のZ27編成16号車運転台速度計取り替え作業の原因となった故障内容及び事実経過、実際の速度計の状態等を時系列で明らかにすること。
3. 4月15日に大阪修繕車両所でZ27編成1号車運転台速度計の取り替えを行っているが、取り替えの理由を明らかにすること。
4. 運転台の速度計等が非表示だったと聞き及ぶが、どの時点で発生したのか、また、運転台における現象等を全て明らかにすること。
5. 運転に必要な重要な運転台パネルの表示・信号、計器、灯類等が非表示となった場合でも、本線上を営業運転しても安全上問題がないのか見解を明らかにすること。
6. 速度計は新幹線が走行する上で大変重要な機器だと考えるが、運転整備時及び走行中に速度計に異常が認められた場合は、どのような措置を行うように定められているのか明らかにすること。
7. Z27編成以外にも同様の事象が発生していないか明らかにすること。
また、700系・N700A系でも同様の故障が起りうるのか明らかにすること。
8. 今回の事象発生に鑑み今後どのような対策等を立てているのか。また、対策をどのように実施する計画なのか明らかにすること。

申し入れ内容「申」第49号

1. 主速度計故障の事象発生時、運転を担当した社員はどこに・どのような報告を行ったのか明らかにすること。
2. 「1」項に関連して、報告を受けた後に営業運転の続行を判断した社員は、故障の原因をどのように判断・特定したのか明らかにすること。
3. 始発駅からの営業運転の判断を行った根拠を明らかにすること。
4. 検修等による修繕等を検討したのか否か明らかにすること。

5. 車両交換を行わなかった理由を明らかにすること。
6. 当該運転士への指示を明らかにすること。
7. 主速度計と副速度計の相違点を明らかにすること。
8. 副速度計とその他の機器等で安全が保証されるのか明らかにすること。
9. 速度計不良の判定はどのような方法で行うのか明らかにすること。
10. 大二輪所内誌「轍」において所長の巻頭記事として「絶対の安全」を謳っているが、会社として「絶対の安全」に関して今回の運行指示をどのように捉えているのか明らかにすること。

議論概要

会社：同じ内容。車両か運輸かというもの。いずれにしても当該事象の対応基準・基準に基づいたもの。その取扱いに疑義は生じないため業務委員会を開催しない。

組合：これも拒否するのか。

会社：これも規定通りのため。伝えればわかると考える。

「申」第48号について

会社：概要は、新大阪引上線2番線232Aという列車番号で、16号車でハンドルを投入したときに主速度計画面が滅した。消えた。

組合：ハンドルを投入して、一回点いて消えたということか。

会社：副速度計は正常に機能していた。規定に則り運用指令に報告をして、運用指令は運転士に対して主速度計のノンヒューズをリセットするように指示した。これに応じて運転士がリセットしたがリセット不可。主速度計の画面は一瞬表示したがすぐに消えてしまった。運用指令は副速度計の表示状態とかを確認したが、副速度計については正常動作しており、ATCにも故障の表示がないことが確認できたため、運転士に対して副速度計による運転を指示した。規定上は『運転取扱標準』で主速度計が不良の場合は副速度計が使用できる。

組合：何条なのか。

会社：「速度制御式」の「運転中」の4という項目。

組合：これは基本的に本線運転中とか車交しづらい状況が前提ではないのか。

会社：車交するか否かについては車両の運用やダイヤの関係もあるので、そこは総合判断となる。

組合：運転して良いとなっているから運転させるというのと、車交して運転できるのであれば正常な電車で運転するとう意味では、引上線にいる時点で現象が出ているのだから。

会社：ベストな取扱いとすればそういうことかもしれないが、主速度計と副速度計が二つあり二重系ある。副速度計は主速度計の機能を網羅している。基本的には二重系でなければ走らせることができないというものではなくて、副速度計でも十分走らせることはできた。組合側が言う通り車交がベストかもしれないが、そこは車両運用とかダイヤ、お客様の状況等で総合判断で運用指令としては運転に支障ないので走行可と判断した。

組合：主速度計は大きくて副速度計は主速度計の横にある小さいものだったのではないか。

会社：小さいもので、「ATC信号」と「目標」、それと「速度」が出ている。基本的に運転上必要なものについては全て表示されている。車両所で1号車の主速度計を取替られたのは、同じロットだったので取り替えて確認した。現在メーカーで不具合について確認中。

組合：原因究明については現在メーカーで行っていると。

会社：はい。

組合：故障原因はまだわかっていないということ。実際の状態は聞いているのか。

会社：外形的に見えるものはなかった。基板が損傷していると推定。

組合：聞くところによると、電気がショートしたような独特な臭いがしたらしい。類似事象は今までにあるのか。

会社：聞いていない。

組合：対策は検討しているのか。

会社：メーカーの原因究明がわかって、当該以外で発生するようであれば対策を講じるが、突発的な個別の事象と考えている。

「申」第49号について

組合：2項の故障の原因については特定していないということか。

会社：その当時はそうなる。故障は確認したが原因までは特定できていない。

組合：原因はわからないが運転には支障がないという判断としたということか。

会社：そうなる。

組合：これは怖いこと。主速度計が壊れ、本線運転中に原因によっては副速度計も壊れた可能性もある。副速度計まで壊れたら運転できなくなる。

会社：主速度計及び副速度計が表示しないときは運用指令に報告。

組合：修繕等の検討はしていないのか。

会社：引上線では運転に支障がないと判断。その後東京で速度計を交換している。

組合：5項については。

会社：ベストな判断は車両交換だったかもしれないが、それについては判断した。

組合：運転士への指示は副速度計で運転することと。

会社：そうです。

組合：主速度計と副速度計の相違点は。

会社：運転上必要なものについては基本的には同じ。

組合：安全は保証されていると。

会社：はい。

組合：運転士への負担は別物である。速度計不良の判定はノンヒューズの入り切り等と。

会社：それとその他の機器の状況を見て指令が判断。

組合：絶対の安全に関しては。

会社：規定上も安全上も問題なかったと。

組合：丁寧に考えれば車交すべきだった。類似例としては300系の頃に一度あったようだ

が。

会社：そこまでは遡って調べていない。

以上