

# 業務連絡

2014/10/31 No.7-2

J R 東海 労新幹線関西地本  
業 務 部

10月31日、支社会議室において会社側幹事から組合側に対して「お知らせ」として「新幹線電車検査周期延伸」に関する口頭での連絡がありました。以下は、その時の「お知らせ」内容と若干の議論です。

「交番検査の周期が現在のところ「30日または3万キロ以内」と定められていますが、これを周期延伸ということを検討している。昨年度から検討委員会というところが外部の有識者を含めて管理などをしてきた。今度はテストカーというもので実際に周期延伸が可能かどうかのテストを始めたいと考えています。それに向けて走行試験で、テストカーが今のところ「60日または9万キロ以内」という周期を定めて走行させようと考えています。最終的に目標とするところの検査周期は、「45日または6万キロ以内」というところかと思っています。

テストカーを走らせるにあたって国交省に届け出をして認可を受けられたので実際に走行試験を実施するという事です。走行試験の期間は、平成26年11月準備出来次第で、平成27年4月までを目処としています。テストカーを走らせて実際検査周期延伸できるのかをさらに具体的な検討を進めていきたいと考えています。現在の試験の編成数はN700系車両のうちの13編成。テストカーの検証が終了した時点で検査は終了したいと考えています。

これまで交番検査は30日または3万キロ以内、実際のところ今は距離のほうで先にあたるので15日に1回ぐらいで交番検査に入ってきてます。走行試験をするテストカーは同じように30日または3万キロ以内のところで行の交番検査のタイミングで交番検査車両所の庫に入ってきます。交番検査をせずに入念な点検というかたちで目視確認、消耗品の摩耗などを確認します。

具体的なやり方は現場で教育を設けます。来週以降になる予定。皆さんやテストカーに携わる方に周知をさせて頂きたい。今回はテストカーを走らせますよというお知らせに過ぎませんので周期延伸が決まったわけではないので、検討会という専門的なところが決定するのでこの程度のお知らせしかない。

組合：延伸の最大の目的は何か。

会社：実態に即して検査周期を設ける。昔の車両よりも今は圧倒的に車両精度が向上しておりその保証が相当程度低減している。そういったものを鑑みれば昔に定めたもの「30日、3万キロ」が時代の技術の進歩において適正化していく必要があるという議論をしている。

組合：安全に越したことはない。現在何も問題がないというので現状を継続していけばいいのではないかと考える。大きな効率化を進めていくということを使うが、効率化の背景に安全がないがしろにならないように私たちは危惧する。

会社：安全安定輸送は我々の使命。それ以上のレベルで安全を担保していく。車両データによっていろいろなデータがある。そのデータを活用すればさらに安全な車両を走行させ続けることが出来ると考えている。効率化を目的にするものではなく、適正化をする考えであります。

組合：現場の周知は交番検査車両所だけか。

会社：そうです。

以 上

会社は、「台車検査周期延伸」に次ぐ「交番検査周期延伸」、さらには「285キロ速度向上」とさらなる効率化を進めようとしています。私たちは、安全と健康を無視した効率化には反対です。さらに「検査周期延伸」は安全な新幹線電車を提供することと逆行しています。問題があれば職場から一緒に声を出して訴えましょう！