

## 「のぞみ1号車両故障」「新大阪駅における一部業務委託」について業務委員会を開催！

7月19日、地本は「のぞみ1号車両故障」「新大阪駅における一部業務委託」に関する2件の申し入れについて関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、組合側は柳楽副委員長、今田組織部長、西教宣部長、笹田業務部長、渡邊組織担当部長。会社側は、廿楽人事課課長代理、高橋運輸課課長代理、毛利車両課課長代理、岡本人事課係長でした。

### 「申」第36号「のぞみ1号車両故障」に関する緊急申し入れ（5月29日付）

4月29日、のぞみ1号（X54編成）が山陽新幹線区間を走行中、ノッチオフしているにも関わらず力行状態が継続し加速する事象が発生しました。今回の重大事象を受けて、JR西日本新幹線職場では、乗務員に対し「ノッチオフで加速した事象を受けての取扱いについて」指導連絡等で周知されていることが明らかになる一方、JR東海に於いては、事象から一ヶ月以上が経過しているにも関わらず、新幹線職場で働く社員に対して、車両故障の詳細等何ら明らかにしないことから、新幹線車両の安全を守るために、事故の原因究明と対策を求めて緊急申し入れを行いました。

会社回答と主なやりとりは以下の通りです。

1. 今回、のぞみ1号（X54編成）における車両故障の経過及び原因を詳細に明らかにすること。

#### 【回答】

平成31年4月29日10時43分、小倉～博多駅間走行中の、のぞみ1号（X54編成）運転士はモニタにて2号車主変換装置伝送不良ポップアップ及び2号車MM電流なしを認めて指令に報告し運転を継続した。

当該車両は博多～博多総合車両所間回送中、惰行状態でわずかに加速し、その後運転士は博多総合車両所にて、着発16番線～庫1番線への入換時ノッチを投入していない状態で車両がゆっくりと動き出す事象を確認した。そのため、博多総合車両所にて当該車両の運用変更を行い調査・修繕を行った。なお、この関係による列車遅延は発生していない。

2. 今回、のぞみ1号（X54編成）における「ノッチオフしているにも関わらず力行状

態が継続した」原因及び今後の対策を明らかにすること。

【回答】

原因は、主変換装置の制御装置内にある基板の2重故障である。暫定対策として、主変換装置伝送不良発生時は、当該号車のM車開放を実施することとしている。恒久対策として、主変換装置のソフト変更を検討している。

3. 今回の重大事象（ノッチオフしているにも関わらず力行状態が継続）が発生し一月以上経過しても、新幹線職場で働く社員に対して、車両故障の詳細等説明しない理由を明らかにすること。

【回答】

関係者に必要な情報の周知を行っている。

4. JR西日本新幹線職場では、乗務員に対し、「ノッチオフで加速した事象を受けての取扱いについて」指導連絡等で周知されている。東海会社でも乗務員に対し、同事象に対する運転取扱いを早急に周知させる必要があると考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

故障発生時の必要な対応は指令指示により行うこととしている。今後、周知すべき事柄があれば必要に応じて適切に対応する。

5. X54編成の運行履歴を明らかにすること。

【回答】

X54編成は、4月27日に480Aで岡山～東京へ到着後、1747Aで東二両へ入庫し仕業検査、4月28日に1770Aとして東二両から東京へ運転、4月29日の1Aで事象が発生した。

6. X54編成の主変換装置を交換しているが、交換した理由を明らかにすること。また、今回の重大事象（ノッチオフしているにも関わらず力行状態が継続）と関連があるのか明らかにすること。

【回答】

主変換装置の制御装置内にある伝送基板の2重故障が原因であるため、制御装置の取替を実施した。

7. 6項に関連があるとするなら、同種全ての主変換装置の調査及び点検を行ったのか明らかにすること。

【回答】

必要な点検・調査は行っている。

8. 今回の重大事象は、安全問題に関わる重大な事象である。国土交通省への報告を行ったのか明らかにすること。また、報告を行ったならその報告内容を明らかにすること。

【回答】

概況、原因、対策等について、報告を行っている。

9. 今回の重大事象は、安全問題に関わる重大な事象である。今後このような事故は発生したときは、速やかに労働組合に報告すること。

【回答】

協約に則り、適切に対応する。

【主な協議内容】

## 暫定対策(M車開放)で恒久対策(ソフト変更)は検討中！

組合：2重故障とはどういう故障なのか。

会社：主変換装置の制御装置の中に伝送基板が2回路ある（ノッチ指令回路と異常検知回路）。FPGAという集積回路の中で2回路の異常が同じ基板の中で同時に起きる不良が発生した。

組合：基板のメーカーはどこか。

会社：制御装置そのものは富士電機だ。

組合：どれぐらい搭載しているのか。

会社：300ぐらいだ。

組合：順次交換する計画はあるのか。

会社：主変換装置のソフト変更を検討している。

組合：今、やっていないということか

会社：現時点では、まだ対策は・・・。今は、暫定対策としてM車開放で対応している。

組合：それは暫定対策であり恒久対策ではない。恒久対策を直ちに実施するよう要請する！

## 指令員に必要な情報は周知しているから乗務員には周知しない！

組合：関係者に必要な情報を周知しているという関係者とは誰か。

会社：故障発生時に必要な指示を行う指令になる。

組合：乗務員は関係者に入らないのか。

会社：指令の指示により処置する事によって適切に対応する事が出来ることから乗務員への周知は行っていない。

組合：主変換装置伝送不良ポップアップ時、M車開放の取扱いをすると決めているにも関わらず乗務員には周知しない。さらにノッチオフで加速した事象が発生したことす

ら明らかにしない。乗務員に周知すると何か不都合があるのか。

会社：関係者には情報を周知している。必要な指示を指令から行うことで十分に安全を担保できると考えており、問題はないと考えている。

私たちJR東海労は、ヒューマンエラーの注意喚起だけではなく、ノッチオフで加速した事象及びM車開放の取扱いについて全ての乗務員に周知し、常日頃から異常時の対処等について指導するべきだと考えます。全ての情報を社員同士が共有してこそ安全に向けて一致協力できるのではないのでしょうか。

「申」第39号「新大阪駅における一部業務委託」に関する追加申し入れ（6月6日付）

1. 現在、新大阪駅営業二科にはJR東海労働組合に所属する4名の組合員がいる。その組合員の為に組合掲示板が便宜供与されているが、業務委託先の関西新幹線サービックへ出向となった場合でも、東海会社が責任を持って組合掲示板の便宜供与を図ること。

【回答】

7月31日を持って貴組合に便宜供与している掲示板の使用許可を取り消す。なお、出向先における掲示板の便宜供与については出向先会社の権限において判断するものである。

【主な協議内容】

## 同じ扱いをしなければ不当労働行為！

組合：出向という形になれば、サービックの就業規則下に入るからということか。

会社：こちらから見れば、新大阪における貴組合員がいなくなるということだ。

組合：組合員がゼロになるから掲示板は要らないということか。

会社：そうだ。これからは、出向先において掲示板は公平に扱って、サービックにも労働組合があるが、すべての組合を同じように扱って、そうしないと不当労働行為になる。

組合：掲示板をなくすために営業二科をサービックに移管させたということではないのか。

会社：そんなことはない。

組合：出向先の新大阪駅の施設内には我が組合員がいる。

会社：新大阪駅に席のある貴組合員がいなくなるので、便宜供与の範疇で設置基準に基づいてやっている。

組合：協約の中で組合掲示板の撤去に関して詳細に書かれていない。組合掲示板の撤去は納得できない抗議する。

以上