

業務連絡

2018年4月10日 No.6
JR東海労新幹線関西地本
業 務 部

2018年3月14日、支社会議室において「申」第20号、第22号、第25号～28号、第30号について、組合側幹事と会社側幹事による事前折衝を行いました。

「申」第20号、第22号、第28号については4月19日、業務委員会開催が決まりました。しかし、会社は第25号～27号、第30号については業務委員会を拒否しました。以下は協議の主なやり取りです。

「申」第25号「のぞみ108号（X57編成）」新大阪駅車両交換に関する申し入れ(2018年1月31日)

1. 1月14日、のぞみ108号（X57編成）の新大阪駅車両交換の詳細、原因を明らかにすること。
2. のぞみ108号（X57編成）のパンタグラフ舟体の異常を発見した事象に対し、5W1Hで詳細に報告すること。
3. X57編成の検査履歴を明らかにすること。
4. 1月14日、のぞみ108号（X57編成）に対して、加速制限を実施する「着氷霜対策」を実施したのか明らかにすること。
5. 加速制限を実施する「着氷霜対策」を実施に対して、指令員の判断理由を明らかにすること。
6. X57編成は、当日、鳥飼車両基地にて検査・修繕を行った。検査の結果と修繕した箇所を明らかにすること。
7. 車両故障の詳細、原因は早急に社員へ明らかにすること。

以上

《 議論内容 》

会社：付議事項ではないので開催しない。

組合：納得できない。

会社：運用の話であり、安全上問題なかった。

組合：車両交換したから問題ないのか。

会社：そうである。

組合：問題があったから、車両交換をして修繕車両所で修繕も行っている。これを安全上問題なかったといえるのか。

会社：運転を取りやめて、ちゃんと対応しているので問題なかった。

組合：車両交換までの過程における問題が確かにあった。
会社：過程には問題なかった。適切にやっていた。恐らくアークからパンタに溶損があったが、何が原因かは分からない。
組合：着氷霜対策の加速制限はやったのか。
会社：ノッチ制限を掛ける規定値までに達していなかった。着氷霜対策は別である。
組合：1月14日は、着氷霜対策のノッチ制限はやってないのか。
会社：東海の基準とは違い、西は別に基準がある。その規定に達してないので西の区間ではやってない。その後、姫路から以东はノッチ制限をやっている。
組合：のぞみ108号の時間帯には、ノッチ制限を掛けてなかったのか。
会社：そうである。姫路以东はノッチ制限を掛けていた。
組合：すり板の溶損の原因は何か。
会社：それは分からない。運用上、発見してからの対応は適切にやっている。
組合：5号車の舟体一式と12号車のすり板の交換をしたのは間違いないか。
会社：間違いない。交換している。
組合：異常を発見したのは、どの時点か。
会社：6時50分くらい。岡山駅停車中である。
組合：検査担当が発見したのか。
会社：カメラで確認したら溶損があった。
組合：岡山で溶損を発見されてから、ノッチ制限をやったのか。
会社：詳細は分からないが、恐らくノッチ制限、速度制限を掛けていると思う。
組合：詳細は西会社に伺えば分かるのではないか。
会社：これ以上の話は分からない。
組合：西の指令員の判断は間違いなかったのか。
会社：そうである。
組合：今回の事は社員に明らかにすべきである。
会社：社員に必要ななら周知する。溶損の原因が分からない中で、教育等必要な話はする。
組合：今回の溶損は着氷霜対策でなく別の原因と考えるなら、東海にも関係してくることである。西は今でもこの原因を追求しているのか。
会社：西のことなので分からない。

以上

「申」第26号「のぞみ20号（K5編成）」の異音感知に関する申し入れ(2018年1月31日)

1. 1月16日、のぞみ20号の「異音感知」の詳細、原因を明らかにすること。
2. 車掌が1号車床下で異音に気付いた際、どのような処置を行ったのか明らかにすること。
3. 「異音感知」のために床下点検を行ったのは車掌か運転士か明らかにすること
4. 当日、大阪修繕車両所で検査を実施しているが、検査結果を明らかにすること。

5. 車両だけでなく設備、線路の点検は行ったのか明らかにすること。仮に点検を行ったならばその結果を明らかにすること。

6. 車両故障の詳細、原因は早急に社員へ明らかにすること。

以上

《 議論内容 》

会社：付議事項ではないので開催しない。

組合：納得できない。

会社：修繕車両所で異音の原因を調べたが分からず、博総で調べたが何か不具合があったとは聞いていない。

組合：岡山到着後、保守担当者2名が乗り込んで車内を調べたが異常は見つからず、姫路駅でも床下点検をしたが原因は分からなかったのは間違いないか。

会社：東広島から三原の間で乗務員からの申告があった。岡山から保守担当者が乗り込んで異音あるかなど判断し姫路駅でも床下点検をし、念のために新大阪駅で車両交換をした。

組合：乗務員からどのような異音の申告があったのか。停止手配を取るような異音だったのか、運転を継続しても大丈夫な異音と判断し指令に報告したのか。

会社：停めてはいない。どういう音だったのか、音までは聞いていない。

組合：床下点検の点検内容は分かるか。

会社：1号車のボンネットの下あたりで音を聞いているので、そこを主に点検した。

組合：修繕車両所で異常が見つからず、博多までは回送で送ったのか。

会社：そうである。

以上

「申」第27号「台車枠検修作業工程変更」に関する申し入れ(2018年2月15日)

1. UT検査を行う目的を明らかにすること。

2. UT検査の検査内容とその詳細を明らかにすること。

3. UT検査に掛かる要員と検査時間について明かにすること。

4. UT検査の要員はどの部署の要員で行うのか、また予備者はどこの要員で賄うのか明らかにすること。

5. UT検査の対象台車枠と検査期間を明らかにすること。

6. UT検査に伴い、台車枠塗装の剥離及び研磨作業に十分な集塵設備環境を整えること。

以上

《 議論内容 》

会社：付議事項ではないので開催しない。

組合：納得できない。

会社：UT検査は超音波で内部の傷を調べている。厚さと内部の傷を測定するために行っている。検査の手順は塗装を剥がしてから超音波で調べている。

組合：台車の塗装を剥がしてからやるのか。

会社：そうである。その作業に伴い50分間の作業時間を入れている。

組合：UT検査に掛かる要員については、変更しないのか。

会社：必要な要員は、台車に居る要員で足りている。

組合：今居る要員の中で、作業の合間に出来るということか。

会社：要員の定義では、出面が増えているのではないかのイメージであるかと思うが。

組合：出面が増えるというより、この検査にかかる必要な要員が別に必要ではないか。

会社：作業者は必要である。

組合：この検査を必要とする要員はどこから持ってきているのか。

会社：台検である。

組合：現在の要員を増やさずに作業工程の中にUT検査も入れているのか。

会社：そうである。

組合：50分の作業時間は、超勤でやらしているのか。

会社：もともとの8ラウンドの中に、一工程として入れて吸収出来ているので、超勤は発生しない。

組合：この作業は、台検のどこでやらしているのか。

会社：この作業は、8ラウンドの中で動く人だけでなく周期延伸の対応とか色々な業務を持っている。その全ての人数で廻すことが出来るている。もしかしたら、他の業務を削っているかもしれないが、現在の要員で対応可能な業務量である。

組合：では、予備者は発生しないのか。

会社：予備者が必ず居ないとイケないのか、把握はしていないが少なくとも今現在の要員で廻る仕事である。この作業を標準化する予定は、今のところないので要員の変更の予定はない。

組合：台検の作業工程には影響が出ないのか。

会社：影響はない。

組合：今までなかった検査である。問題はないか。

会社：今のところ試行の段階である。

組合：試行でなく、34A事故以来やらしている検査である。

会社：この検査は立ち上がったばかりで、色んな議論がある中で精査していく。超音波以外の方法で内部の検査が出来るようになるかもしれないし、それを含めて始まったばかりである。

組合：今の段階は、試行段階でありベターであるということか。

会社：そうである。今のところ期間も決まっていないが台検に入ってくる全ての台車に検査する。

組合：メーカー問わず検査するのか。

会社：そうである。

組合：全台車のUT検査が終わるのいつになるか。

会社：それは分からない。

会社：UT検査に伴い、台車枠塗装の剥離及び研磨作業に十分な集塵設備環境を整っており埃は発生しない。

組合：塗装を剥がすときに埃が発生しないのか。

会社：直接見てきたが、髭剃りみたいなものでやっているが全然発生していなかった。業者も入れてやる環境基準にも値していない。

組合：集塵設備環境を整っているということか。

会社：そうである。

以上

「申」第30号「東海道新幹線車内業務の見直しについて」の施策中止と、新幹線の安全確保を求める団体交渉開催の申し入れ（2018年3月6日）

1. 「新幹線車内業務見直し」の提案を中止すること。
2. 新幹線の安全確保のために早急に団体交渉を開催すること。

以上

議論内容 》

会社：付議事項ではないので開催しない。

組合：納得できない。

会社：協約に基づいて、議論はしていくが「新幹線車内業務見直し」の提案を中止する考えはない。

組合：最近、架線停電の影響で2時間遅れが発生した時も車掌から2名体制に対する不安な声があがっている。安全確保のために早急に団体交渉を開催すること。

会社：今までも業務委員会をやっているので、団体交渉をやるつもりはない。

組合：乗務員の労働環境が大幅に変更になる。今後、乗務員が不安を持ちながら仕事をするのは大変である。2名体制に対する影響は必ず出てくる。

会社：協約が変われば団交も出来るし今回の申し入れは本社・本部の話である。

組合：団交は地方でも出来る。

会社：協約を変えないと団交は出来ない。

組合：やろうと思えば出来るのではないか。

会社：そのつもりはない。

以上