

# 業務連絡

2019年10月04日  
JR東海労新幹線関西地本  
編集 業務部 No.2

2019年9月30日、支社会議室において「申」第2号について、組合側幹事と会社側幹事による業務委員会開催に向けた事前の打ち合わせを行いました。会社は、業務委員会を拒否しました。

JR東海労幹関西地「申」第2号  
2019年7月19日

## 「G23編成14号車の側引戸NFBトリップ」に関する申し入れ

6月28日、大阪修繕車両所でG23編成の14号車の側引戸のNFBがトリップしているのが発見された。

後に大阪仕業検査車両所の担当助役から6月28日のG23編成の仕業検査担当者に「仕業検査時、山側ドアテストをしたようになっていないと分析センターが言っている」と言われ、検査時の様子を聞かれたので、仕業検査担当者は確実に検査をしたことを伝えた。

今回の事象は「故障表示等がなかったのか」、なぜ「ドアテストをしていないとなっているのか」など技術的な部分と連絡体制などに問題があると考えます。

よって、下記の通り申し入れるので、早急に労使協議の場を設定すること。

以下は協議の主なやり取りです。

### 1. G23編成14号車側引戸NFBトリップについて、詳しい状況を明らかにすること。

【会社回答】

6月28日21時13分頃、G23編成14号車No.1、No.3ロックシリンダ動作不良が発生した。

当該編成の仕業検査終了後、22時20分頃から大阪修繕車両所による調査を実施したところ、「戸閉め機械1NFB」のトリップが発見された。調査の結果、新大阪駅停車中にNFBがトリップし、ロックシリンダ緩みが発生したものと考えている。

### 2. G23編成14号車側引戸NFBトリップの原因について明らかにすること。

【会社回答】

原因は、「戸閉め機械1NFB」の不良であると推測される。

### 3. G23編成14号車側引戸NFBトリップによる故障表示等がないのか明らかにすること。

【会社回答】

当該NFBトリップによる故障表示はない。

### 4. 大阪仕業検査車両所の分析センターはいつ異常を把握したのか明らかにすること。

【会社回答】

21 時 30 分頃、東京仕業検査車両所の車両分析センターの申告を受けて異常を把握した。

5. 分析センターは異常等を把握した場合、直ちに関係各所に連絡したのか明らかにすること。

【会社回答】

速やか、かつ適切に連絡を行っている。

6. 今回の事象について、仕業検査前に検修当直から仕業検査担当者に事象を連絡し、「入念な点検」等の指示を出していたのか明らかにすること。

【会社回答】

入念点検等の指示は出していない。

7. 大阪仕業検査車両所の分析センターは「山側ドアテストをしたようになってない」旨を言っているが、その根拠を明らかにすること。

【会社回答】

大阪仕業検査車両所の車両分析センターからは、同車両所検修当直に対して、G23編成 14 号車 No.1、No.3 ロックシリンダ動作不良が発生したことの報告とこれに伴う作業調整を行っているが、ドアテストに関しては言及していない。

8. 今回の事象について、仕業検査を担当した社員に対して時系列等報告書を書かせていない。時系列等報告書を書かせる基準等を明らかにすること。

【会社回答】

時系列等報告書は、会社が事実を把握する業務上の必要が生じた際に、当事者を含む関係者に事実関係の記入を求めるものである。

9. 今回の事象を社員に広く周知していない理由を明らかにすること。

【会社回答】

異常の把握後、速やかに適切な対応をしており、安全上問題がないと判断した為である。

以上