

J R 東海 労 幹 関 西 地 「 申 」 第 9 号
2 0 1 7 年 8 月 1 8 日

東海旅客鉄道株式会社
新幹線鉄道事業本部関西支社
支社長 大山 隆幸殿

J R 東海 労働組合新幹線関西地方本部
執行委員長 小林 國博

軸箱組み立て『フラッシング未施工』に関する申し入れについて

8月4日、台検輪軸グループにおいて、軸箱組み立て後のフラッシングを行わないまま台車を組み立てるという事態が発生した。当日、輪軸グループの軸箱組み立て後のフラッシング装置が作業開始時より故障し、修理に約2時間を要し大幅に作業が遅れており、そのままでは台車組み立ての作業に支障が出る事態であった。班長らは管理者に対応をゆだねたところ、フラッシングを行うと台車組み立てに支障が出るのでフラッシングを行わないまま次工程に流す指示がなされた。

現場の担当者や班長はその指示に驚きながらも、「上がやらなくていいと言っている」「フラッシングは規定に無いから問題にならない」と言っているといい、結局現場の不安の声をよそに、管理者の指示通り『フラッシング未施工』のまま台車が組み立てられることになった。

この間も台検職場においては、様々な装置の故障で大幅に作業が遅れることは度々発生しているが、超過勤務や後日に回復作業等で対処してきた。今回の事態は、約2時間作業が遅れていたとはいえ、フラッシングを行っても12～3分の時間がかかるだけである。フラッシングは軸箱だけではなく、GKの検修後も行われている。検査のために解体・組み立てを行った後はこの間必ず行われていた。その目的には、異物の混入や、錆止め、異種油の付着、検修時に使用した研磨粉を洗い流す等の重要な目的があり、この間もフラッシングで異常が見つかり、大事に至らない事態も発生している。結局このフラッシング未施工の台車は、10日の白紙日に直営で解体され、軸箱のフラッシングを行い再度台車を組み立てなおしたが、フラッシングを未施工で出した管理者の判断が免責されるものではない。

1 重系の台車の安全を担保するためにも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。

記

1. フラッシング作業の重要性について、会社の見解を明らかにすること。
2. フラッシングを行わなかった理由について、明らかにすること。

3. 現場の誰がフラッシングを未施工で出す判断をしたのか明らかにすること。
4. 台車の解体は、本来SEKに委託しているが直営で行った理由を明らかにすること。
5. 8日に行なわれた所長の講義でこの件を紹介しなかった理由を明らかにすること。

以上