

J R 東海労働組合関西地「申」第 52 号
2 0 1 4 年 5 月 2 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 河原崎 宏之 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

大阪仕業検査車両所における「パンタグラフ舟体誤取付け」に関する緊急申し入れ

5月17日、Z33編成12号車でパンタグラフ舟体の誤取付けが発見された。

Z33編は成5月4日、大阪仕業検査車両所でパンタグラフ舟体に亀裂等があるとして取り換えを行っている。その際、パンタグラフ舟体の山・海側を反対に取り付けたとされている。

会社は今回の事象に対して、作業に携わった社員の確認不足だけを問題としている。

しかし他にも舟体が山・海反対でも取り付いた構造的な問題。また異常が長期発見されなかった問題。異常を報告されてからの運行上の問題等など多く問題がある。

今回の事象は一步間違えれば大きな事故につながりかねない問題と考える。

責任追及でなく原因を究明し、今後の安全・安定輸送のために、以下のとおり申し入れるので、労使協議の場を設定すること。

記

1. Z33編成におけるパンタグラフ交換に関わる詳細な検修履歴等を明らかにすること。
2. 最初のパンタグラフ異常発見時の状況を明らかにすること。
3. 最初のパンタグラフ異常の報告を受けどのように対処したのか明らかにすること。
4. 異常報告を受け、その場でパンタグラフの機能確認や取付状態の確認等を行わなかった理由を明らかにすること。
5. 最初の以上報告を受けた後に運行を打ち切り、車両所等で詳細な点検を行わなかったのか明らかにすること。
6. JR西日本の広島車両所で調査したと聞かすが、当社からどのような指示を出し、JR西日本会社からどのように報告があったか明らかにすること。

7. JR西日本における調査後、再び東京の車両所に再度調査を指示したのか理由を明らかにすること。
8. 東京の車両所における調査時にパンタグラフ舟体がどのように取付けられていたのか、通常と異なっていた点を全て明らかにすること。
9. パンタグラフ舟体には誤取付け防止のため「切り欠き」が設けられてあるのに、山・海反対でも取付けることが出来た理由を明らかにすること。
10. 社員に配布している『重要作業ポイント集』には「切り欠きが合っていないと舟体が傾いて取り付き、架線設備と干渉する可能性がある」と記されてあるが、今回「架線設備と干渉」等していたのか明らかにすること。
11. 今回、取替作業を担当した作業者は「舟体を舟支えに乗せた時、天井管取り付けボルトの穴の位置、舟体の傾きにも異常なく、適正なトルク値で締められた」と話している。山・海反対でも「舟体を舟支えに乗せた時、天井管取り付けボルトの穴の位置、舟体の傾きにも異常なく、適正なトルク値で締められ」るのか明らかにすること。
12. パンタグラフ舟体の取り換えは重要作業のため、管理者が2人も立ち会っていた。この時、管理者は作業者に何か注意・指導等を行ったか明らかにすること。
13. 作業者はこの時「パンタグラフの動作に不安がある」旨を立ち会っていた管理者に伝えたと聞くがこの時、管理者はどのように対処したのか明らかにすること。
14. パンタグラフ舟体の交換作業は重要作業のためと思われるが、今回の作業時に管理者がカメラ撮影等を行っていた。今回の作業に関して、立ち会いを行った管理者がどのような報告を行ったのか明らかにすること。
15. 今回の作業を行った社員が誤取付けされた舟体本体、または写真等を見たいと会社に告げているが未だに見せていない。なぜ見せないのか理由を明らかにすること。

以上