

Point

J R 東海 労 大 阪 修 繕 車 両 所 分 会 分 会 情 報
No. 196 2014. 03. 21.
発行責任者 乾 眞規
編集責任者 教 宣 部

JR東海労新幹線関西地本は関西支社へ

「逸脱防止ストッパー未装着台車」に関する申し入れを行う！

原因は鳥飼基地4車両所組織体制の

指揮命令系統の歪みか？

J R 東 海 労 幹 関 西 地 「 申 」 第 4 2 号
2 0 1 4 年 3 月 2 0 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

「逸脱防止ストッパー未装着台車」に関する申し入れ

3月4日、大阪交番検査車両所においてZ28編成16号車No.2台車に「逸脱防止ストッパー」が装着されていないという事象が発見された。

この台車は、2月11日に大阪修繕車両所で取り替えた台車であり、取り替えた台車は大阪台車検査車両所から送られてきた「予備台車」である。

この事象を受けて大修両の現場管理者は、台車取替作業を行った当該社員に対して事情聴取を行った後に時系列等報告書を提出させた。これは現場で作業を行った社員のみでの責任を追及・転嫁するものであり到底看過できるものではない。

そもそも「予備台車」は、突発的に発生した台車交換時に対応するべき台車であり、従って完璧な「完成台車」の状態に備えておかねばならないものである。ところが取り替え用台車として送られてきたのは「逸脱防止ストッパー」が未装着の「未完成台車」であった。「逸脱防止ストッパー」が装着された完璧な「完成台車」であれば今回の事象が防げた事は自明の理である。

また今回、不幸にも発生してしまった事象の原因の一つに、鳥飼基地各車両所に無意識的に存在している「自所さえ問題にならなければ、他車両所の事までは責任を持ってない」等の自所優先意識・競争意識があると考えられる。具体的には大台所で「逸脱防止ストッパーが未装着であることが把握できていれば良い」といった考え方で、大修両が行う作業のことなどを考えない自所優先意識・競争意識があったと考えられる。

他所との競争意識が近年ますます強くなってきて、自所が安泰であれば他車両所の事はかまわない（かまえない）といった、競争原理に基づく意識が強くなってきているところに、大いに問題がある。（ウラ面へ続く）

これは鳥飼基地の中で4車両所に分けている組織体制に基づく指令・指示系統等の歪み等が顕著に出てきたものと考える。

よって現場社員への責任追及だけではなく総合的な原因究明による抜本的な対策を確立するために、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. 今回、「逸脱防止ストッパー」未装着である未完成台車が、なぜ大台両から大修両に送られたのか明らかにすること。
2. 「1項」に関連して、未完成台が大台両から大修両に送られる際に、「逸脱防止ストッパー」が未装着であることを伝えられていたのか明らかにすること。
3. 「1・2項」以外で、今回の事象について会社が知るすべての事柄について明らかにすること。
4. 現場社員に対する責任追及より、原因究明による抜本的な対策が必要であると考え、会社の考え方を明らかにすること。
5. 今回の事象に対して現在行っている再発防止対策等について明らかにすること。
6. 今回使用した「予備台車」を組み立てた時期を明らかにすること。
7. 大台両において「逸脱防止ストッパー」が未装着の「未完成台車」を、なぜ「予備台車」として留置していたのか明らかにすること。
8. 「未完成台車」を取り替え用台車として使用した理由を明らかにすること。
9. 「逸脱防止ストッパー」が未装着状態で、本線上を営業車両として運用した事について、安全上問題がないのか見解を明らかにすること。
10. 今回の事象が発生した根本的な原因は、鳥飼基地における4車両所組織体制に基づく連絡不足等にあると考え、会社の見解を明らかにすること。
11. 今後、「予備台車」として台車を留置する場合は、全ての部品が装着された完璧な「完成台車」の状態にすること。

**私たちJR東海労大阪修繕車両所分会は、
会社＝関西支社に誠意ある回答を求めます！**