

「交番検査周期延伸(交番検査体制の見直しについて)」に関して会社から提示!

12月9日、13:30から開催した業務委員会で会社から「交番検査体制の見直しについて」の提案がありました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・山下副委員長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

《 会社からの提案 》

平成27年12月9日

関 西 支 社

交番検査体制の見直しについて

1. 実施内容

(1) N700系新幹線電車の新検査周期の適用

- ・新検査周期の適用により、現在9編成/日施行の交番検査を6編成/日施行の体制に変更し、東京・大阪地区にてそれぞれ3編成/日施行とする。

(2) 車両データ活用等による交番検査の業務執行体制の見直し

- ・上記(1)の新検査周期適用に加え、交番検査の一部項目を車両データによる検査に置き換えることにより体制を見直し、3編成/班(140分/編成)にて施行する体制とする。

2. 実施箇所

大阪交番検査車両所

3. 要員計画

職種	現行	改正	要員増減
管理	日勤2種×8	日勤2種×7	△1
一般	変形4形d×62	変形4形d×47	△16

4. 実施時期

平成28年ダイヤ改正日

(参考) 新検査周期の内容

検査種別	適用前	適用後
交番検査	30日又は当該電車の走行距離が3万キロメートルをこえない期間のいずれか短い期間	45日又は当該電車の走行距離が6万キロメートルをこえない期間のいずれか短い期間

以上

※（別紙）資料あり

《 若干の議論 》

組合：交番検査の一部項目を車両データに置き換える内容は何か。

会社：今回置き換える項目は、交番検査で実施しているEGS、VCB、主回路接触器、車内圧検査、電気ブレーキ、車体傾斜装置。これらの動作試験の6項目を置き換える。

組合：その6項目で140分の短縮となるのか。

会社：1班あたり31名だったのを47名に変更する。16名増員となるが床下検査担当と修繕担当が1人2両持ちであったが1両持ちとする。これを併せ持つて可能となる。

組合：A交、P交、E交をそれぞれ140分となってるが9番、10番線を使うのか。

会社：そうである。

組合：現行二班でAM、PMでそれぞれ2両ずつであるが、そのイメージいうとどうなるのか。

会社：連続してA交、P交を行う。

組合：9番、10番のまわしはどうなるのか。

会社：具体的なまわし方については詳細な説明会の中で説明する。

組合：両方使用するのか。

会社：3本連続して。

組合：9番使って10番使うのか。

会社：具体的な事は説明会で。

組合：消耗品についてはテストカーで行った。消耗品以外の器機については行われていないのではないのか。

会社：実施基準規程の100装置について検証している。全ての装置において周期延伸が可能であると判断している。

組合：3万キロから6万キロまで機器箱を開けないということであるが、劣化や損傷、焼け付きなどによる事象が過去あったが、今後は事前に発見できなくなる。

会社：テストカーで具体的に検証してみてそういうことは問題ないと判断した。

組合：車両データというが、仕業検査での保守情報と同等のイメージか。

会社：そうである。

組合：現物として保証出来るのか。

会社：瞬間を見るのか、走ってる間もデータはずうっとり続けることが出来る。

会社：30日を2倍して60日と言っても実際6万キロに達するのは実際40日ぐらいと見積もってる。余裕をみて45日という数字を出した。

組合：日数での検査となるのか。
会社：距離の方が早くなるだろう。
会社：700系については周期は変わらない。
組合：実施内容（2）についてはどうなるのか。
会社：車体傾斜が付いてないので元々検査項目にない。
組合：その他はどうか。
会社：6項目のうちのEGS、主回路接触器、電気ブレーキは700系も置き換えることが出来る。
組合：N700を主体にした検査体制となるのか。
会社：700系も140分作業である。
組合：今まで行なっていた予備検査、機能検査、機器検査、動作検査は全て行うのか。
会社：今後は予備検査はなくなる。機器検査と機能検査を140分で行う。予備検査で行っていた検査は機器検査と機能検査で補えると判断した。
組合：磁気栓検査はどうなるのか。
会社：詰めているところ。
組合：半休はどうなるのか。
会社：説明会で周知する。
組合：休憩時間はどうなるのか。
会社：1本目と2本目の検査の間に1時間の休憩を予定している。
組合：A交とP交との間か。
会社：そうである。
組合：朝の開始時間はどうなるのか。
会社：具体的にはまだ。
組合：要員計画の減った部分はどうなるのか。
会社：通常の変動、出向、各所の需給調整等があり、その他は東京と大阪の交番検査車両所に車両状態を測定、解析する業務への活用を考えている。
組合：仕業検査にも新しく部署が出来ているがそれと同様の内容か。
会社：仕業検査の部署は先ほどの6項目を置き換えをするところ。詳細は検討中であるが、交番検査に入庫した車両の機器を直接、測定調査、分析することを考えている。具体的には、消耗品（ライニング、研磨子、接地ブラシ等の）の状態を測定して摩耗傾向を把握したり各機器の劣化を診断したり、現車のフィールドデータを直接測定、解析する業務をイメージしている。
組合：その要員は何名か。
会社：現在員の活用になる。体制で具体的に定めたものはない。
組合：その部署は車両からもらうデータを解析するのか、目視検査のイメージか。
会社：後者である。
組合：直営で行うのか。
会社：そうである。
組合：大阪の検査は一日1編成減るが、他の仕業検査等への影響はあるのか。
会社：仕業検査の検査の施行が全体で3編成増加する。施行体制、施行場所は検討中。
組合：仕業検査体制の要員は変化があるのか。
会社：場合によっては見直しが必要。
組合：省令は変更したのか。

会社：省令の告示の書き方には、テストカーで行った耐摩耗性、耐久性などの機能の保証が必要なものは告示に定められた検査周期によらなくてもいいとされてる。鉄道事業者で証明することで周期や検査方法を定めることが出来るとなってる。

組合：それをテストカーで証明したとなると、機器検査部分はどうやって証明したのか。

会社：実施基準規程に基づく証明は、テストカーと同時に検証している。

組合：具体的には。

会社：手元に資料がない。

組合：現場ではそのような検査をしてる事実を知らない。周知はしてるのか。

会社：テストカー自体は影響あるのでお知らせしてる。

組合：運輸省令の30日3万キロは変わってないのか。

会社：変わってない。省令が変わってなくても告示には検査周期によらなくてもいいとなってる。

組合：それを国土交通省が認めたと。

組合：(延伸するのは) JR東海以外はどうか。東海だけか。

会社：東海だけ。

組合：SEKの台車調査の実施との関連はどうか。

会社：細部はまだ。

組合：業務量に関して、分散を超えた業務量はあるのか。

会社：次年度の分散特休は発生しないと見込んでいる。現行レベルでは発生しない。

組合：現場での教育はいつからか。

会社：本日以降、準備出来次第。

組合：△16に分散特休の要員は含んでるのか。

会社：含んでない。この要員の変化は基準を示したものの。交番検査の245を超えるものについては年度初に示す。

組合：検査の編成数はどうなってるのか。

会社：施行数は、いつものように2月半ばに示す。

組合：この間会社は申請した内容が認められたという説明はするが、組合は、検査の45日、6万キロに延長することは、かなり危険な検査体制であり強引に進めようとしているという見解である。一旦白紙にし元の30日、3万キロでの検査体制を続けるべきであると考えてる。

会社：今年の年度初にも検討している説明はしてきた。強引に進めているわけではない。具体的に示したのは初めてであるので問題点など検討頂きたい。

組合：要員の関係で異動の話があったが、社員の意向をしっかりと聞いて異動を希望しない社員への異動はやめられたい。さらに、安全最優先というスローガンを訴えているが、人の労災場面だけではなく車両の安全最優先を考えれば、周期延伸は安全最優先にならないと訴えておく。

会社：業務の関係については適切に進めていく。

組合：問題点などは申し入れしていく。

以上

東海労は、交番検査周期延伸による効率化によって安全が脅かされる事を訴えてきました！今後もあきらめず、本当の安全最優先を求めて問題点を掲げて追求していきます！