

業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合
2018. 1. 16
No.572

仕業検査周期見直しについて交渉を行う

本部は昨年12月15日、上記について交渉を行いましたので、以下報告します。

1. 実施時期が30年1月1日とあるが、説明を受けたのが12月である。あまりにも唐突すぎであり、もっと早い時期に説明できなかったのか。

(回答) 平成29年12月にデータ集計、第三者機関による評価が終わったことを受けて規程改正の説明をした。

組合・実施時期を1月1日にこだわる必要はあるのか。

会社・ダイヤ改正を考慮し、1月中旬以降には支社提案があるためである。実施基準の改訂は1月1日であるが、延伸実施時期はダイヤ改正からとなる。

組合・第三者機関に資料を提出したのはいつか。

会社・10月末である。

組合・第三者機関からNGが出ていれば、実施時期は延期されていたのか。

会社・そうである。

組合・関東運輸局に規定変更届けは提出済みなのか。

会社・まだである。

組合・返答はすぐにくるのか。

会社・年末なので何とも言えないが、そんなに時間はかからない。

組合・あまりにも唐突すぎであり、現場が混乱していることは理解されたい。

2. 安全安定輸送を掲げる中、仕業検査周期延伸を行う目的を明らかにするとともに、過度な検査周期延伸は止められたい。また、28年8月に示された、検修業務刷新プロジェクトの中身では、「7日以上への延伸を検討する」明記してあるが、240時間(10日)とした根拠を、第三者機関による調査や分析結果等を提示し、具体的に説明されたい。

(回答) 動力車の運用効率向上、労働時間の有効活用を目的とし実施する。基本的な考えは資料の4項によるが、仕業検査時の処置状況、摩耗部品の消耗状況の調査、分析を行い、第三者機関に検証を依頼した結果、安全を担保したうえで240時間まで検査周期を延伸可能との見解が示されたため延伸の判断をした。

組合・具体的に説明して頂きたい。

会社・例えば、列車遅延等で検査期限切れとなった機関車のムド回送減、これに伴い検修職場で

-
- も臨時検査減。周期が長くなることで今までより融通がきく。
- 組合・労働時間の有効活用とはなにか。
- 会社・委託業務を本体に戻し、臨時検査や給油給砂等の業務を行う、機動班に活用する、教育訓練を行う等である。
- 組合・延伸に伴い、どのくらい経費削減ができるのか。また、機関車両数減や仕業検査区所見直し等の計画はあるのか。
- 会社・毎年のダイヤ改正で、列車本数見直しや業務見直しがあるため、現段階では分からない。
- 組合・仕業検査は車両故障や事故を未然に防ぎ、不具合を感じたら速やかに車両を解き放す役目がある。延伸に伴い、故障発見遅れや部品落失の増が懸念されるが。
- 会社・調査データとして実績が出ている。著しく増えることはないと思う。
- 組合・仕業検査周期延伸の根拠で、磨耗部品の消耗状況が数値化されているが、240時間を想定された数値なのか。
- 会社・そうである。
- 組合・240時間ギリギリまで運用することはあるのか。
- 会社・運用によってはあるかもしれないが、仕業検査ができる区所は決まっているため、全ての車両がギリギリまで運用することはない。
- 組合・「仕業検査施行後、運行を開始するまでの期間96時間を限度とする」との規定があるが、これはどうなるのか。
- 会社・この規定はいじらない。今回の延伸について、データ上、問題ないと出ているが、更なる安全安定輸送を確保するために、必要な箇所の「中間点検」を、仕業検査と仕業検査の間に施行する。
- 組合・中間点検内容は決まっているのか。
- 会社・機関車によって異なるが、制輪子・歯車箱の状態確認等を考えている。
- 組合・中間点検内容に、下回り・屋根上装置・運転記録装置電源確認・故障履歴確認を盛り込まないか。
- 会社・気持ちは理解するが、会社の考えとは視点が違う。
- 組合・中間点検の中身が決まれば、通達として出すのか。
- 会社・通達として出す。

3. 仕業検査周期延伸に伴い、業務量が減少すると考えられるが、空いた時間はどのように活用していくのか説明されたい。

(回答) 臨時検査、給油給砂等の業務を指示する。

- 組合・業務委託を解消し、本体に戻すという話があったが、今ダイヤ改正ではあるのか。
- 会社・委託先の関係もあるため、今ダイヤ改正ではないと思うが、あるかもしれない。資料がないため正解にはお示しできない。

4. 仕業検査周期延伸に伴い1両あたりの作業時分変更や、仕業検査方法の見直しはあるのか明らかにされたい。

(回答) 仕業検査1両あたりの業務量、検査方法の見直しはない。

組合・仮にある現場で「今までよりも入念に検査をしたい」「検査項目を増やしたい」等の要望が出て、仕業検査時分変更に関わる場合は、支社との交渉でよいのか。

会社・仕業検査の中で、臨時検査が入っても作業時分内に収まるよう確保してある。

5. DD200形式は、まだ営業車として運用してないが、240時間としてよいのか。

(回答) 今後新製する車両形式は、既存の新形式同等の車両構造、耐久性を有することを前提に製造しており、DD200形式においても仕業検査周期を240時間とする。

組合・営業車として運用し、ある程度の実績を調べてから判断するべきと考えるが。

会社・DF200形式の調査結果が出ているため、良と判断とした。

組合・コキ73のように、試運転結果が「否」だった経緯があるため、危惧している。

会社・仕業検査周期延伸には問題ない。

6. EH800形式が、対象形式に入っていない理由を明らかにされたい。

(回答) パンタグラフのスリ板の摩耗量は、延伸試験結果のデータ上からは仕業検査周期を240時間に延伸して使用可能な数値であるが、摩耗進展が早いことから第三者機関と協議の上、今回の対象車両からは除外した。

組合・磨耗が早い原因はなにか。

会社・原因が分かってないため調査中である。現場から、磨耗が早すぎるとの声をうけ、すり板の材質を銅から鉄に取り替えた。

組合・全車両、取替済みか。

会社・済みである。北海道新幹線のすり板材質は鉄である。

組合・鉄に取替後、データ収集し、数値的にクリアできれば、EH800も対象形式に入るのか。

会社・そのように考えているが、まだ取替えたばかりなので、しばらく時間は要する。

組合・EF200形式はどうなるのか。

会社・先がみえているため、対象ではない。

7. DF200形式が対象形式に入っているが、室蘭線脱線事故の原因がまだ明らかにされていない中、対象に入れてよいのか考えを明らかにされたい。

(回答) 仕業検査時の処置において、Z型牽引リンク装置押さえ金取付ボルトの緩みが確認された事例はなく、問題はないと考えている。

組合・本当に大丈夫なのか。

会社・回答にもあるが、今まで緩みが確認されたことがない。脱線した機関車は脱線の3時間前

に仕業検査をしている。

組合・脱線原因が明らかになっていないのに、運輸安全委員会から指摘は入らないのか。

会社・憶測で言うのは失礼だが、仕業検査延伸に対しての指摘は入らないと思う。仕業検査に起因して、緩んだものではないため、問題ないとする。

8. DF200形式・EF210形式・EH500形式は、運用から20年近く経っている車両もある。新しい車両と同等の枠組みでよいのか考えを明らかにされたい。

(回答) 経年老朽化の対策は、定期検査で実施または取替を実施する事で対応するものと考えている。

組合・例えば、210—1号機と210—170号機では、経年数にかなりの差がある。同じ対応でよいのか。

会社・機関車の耐用年数を30年ぐらいと考えた場合、運用開始後、8年目で全般検査、16年目は、全般検査プラスα、24年目で全般検査、32年目で廃車という流れができ、常に新しい機関車と同等の能力を発揮できる。台車等、経年劣化はあるが仕業検査の範囲でなく、悪い箇所が見つければ、その都度、補修・修理・交換等をしているため問題ない。また、経年数で仕業検査周期を区別していたら、現場が混乱する。

組合・例えば、多経年車両を集中配置し、運用区間を限定するという発想はないか。

会社・おっしゃる意味は分かるが、それをやるならば、全てを変えなければならない。そうならないように、検査内容を細かく決め、日々運用している。耐用年数30年ぐらいを前提としても、悪いと判断すれば、30年を待たずに運用から外す、または廃車にする。

9. 仕業検査延伸実施以降、仕業検査が原因と思われ、輸送に支障が生じた場合は、速やかに対処、検証し、労使協議を行うこと。

(回答) 輸送障害の内容によるが、仕業検査周期延伸が原因であるかどうかの検証を行う。

組合・実施後、何が起きた場合は、速やかに対処願いたい。

会社・これまでも、輸送障害が起きれば、速やかに対処してきた。延伸が起因したとなれば、抜本的に見直す考えであり、協議も行っていく。

組合・仕業検査延伸が起因となった場合、周期見直しを考えるのか。

会社・考えていく。

組合・最後に、私達はこの延伸には反対の立場であることを伝えておく。

以上