

申7号
第3回交渉
その1

「TRAIN SUITE四季島」の運行に関する申し入れ

第8項 検査体制は「新動力車整備実施基準に則り施工」とあるが具体的な検査体系、検査項目を明らかにすること。

会社 ・配置区は尾久車両センター、マザーベースは郡山総合車両センター。
・新動力車整備実施基準はH28年9月にATC、交流区間走行の設備関係を追加し改訂済み。
・整備標準は、現場での意見を聞きながら作成している。来月早々には改訂したい。
・関係する検修職場は、上記2区所に加え、三鷹車両センター、豊田車両センター、小山車両センター、高崎車両センター、同高崎支所、秋田車両センター、小牛田運輸区、仙台車両センター、盛岡車両センター、新津運輸区、新潟車両センター、松本運輸区、長野総合車両センター となる。

組合 ・既に検査を始めており、本来もっと早く整備すべき。速やかに改訂すると共に、運用開始後も支社・尾久車両センターと連携を取り適宜見直していくこと。
・応急処置マニュアルは早急に作成し、関係職場に周知、教育を行うこと。

第9項 仕業検査、機能保全の要員体制、勤務種別を明らかにすること。

会社 ・仕業検査は尾久に車両が戻ってくる木曜日と日曜日に計画している。仕業班2名と保全班2名の4名で行う。仕業班は7H-1形の夜勤、保全班は15-1H形の夜勤勤務を考えている。
・機能保全は7名体制。10両全てを一度に行うか5両ずつ2回に分けるか検討したが、日中帯だけではいずれの場合も時間的に検査は厳しく、15-1H形の夜勤勤務で考えている。

組合 ・仕業検査は全て仕業班という選択肢もある。同じ仕業検査なのに2名ずつ勤務が違うという点も違和感がある。現在員を変えないように、仕事を割り振ったように見える。
・本来15-1Hは休憩時間も短く深夜帯を想定して作られた勤務ではない。組合員の健康や集中力の面から避けるべき。

会社 ・四季島という列車であり、故障の際は、仕業+αの対応ができることと、仕業班社員の技術力の底上げという観点から2名+2名とした。
・カシオペア含め尾久車セのこれまでの経緯を踏まえて決定したもので、決して数合わせではない。
・現状の尾久車両センターの作業実態を見ても15-1H形で当面は勤務を組んでいく。

組合 ・会社の意図する底上げ含め、機能保全は日中帯で行うべきものである。
・運用開始後も連携を取って見直すべきことは見直すこと。

第10項 営業運転中に臨時修繕が発生した場合の即応体制を明らかにすること。

組合 ・給水や抜き取りなど、対応を明確にするべきだ。区所によっては給水が時間無いに終わらない可能性もある。水関係のカバーも車両によって違うため教育は重要だ。
・出先での臨時修繕や仕業検査が必要になったときの対応はどのようにするのか明確にすべきだ。特に、地方の車両センター等は、教育が行き届いていない。

会社 ・2月に尾久車両センターで応急処置訓練を行った。
・車両があるときに手を入れる可能性もある。重点整備期間をつくり、手をかけられる作り出ししていく。関係社員全員が触れる時間を十分に確保はできないかもしれないが、機会はつくる。
・初動は各地方の車両センター等が対応し、重い修繕は郡山総合車両センターと尾久車両センターが対応することになる。仕業検査が万一切れる場合は、尾久車両センターが現地に行って対応する。
・運行先での故障対応では、急を要する場合を除いて、お客様が車内にいないときに対応する。
・給水と抜き取りはパターン化しており、車両センター等での対応もある。
・本運用開始時は、検修係員を東京支社や尾久車両センターから先回りして拠点に配置する。