

申7号
第3回交渉
その2

「TRAIN SUITE四季島」の運行に関する申し入れ

第11項 連結時運転台上部のガラス破損、ユニット基盤焼損、パンタグラフの不具合等の初期故障が発生し信頼性が失われている。車体の強度、システム、各種部品等の初期故障を原因究明し、具体的な対策を講じること。

組合 ・走行試験に入ってから様々な事象が発生している。しっかりと対策を打つべきだ。
・直近では、日光線で立ち往生も発生している。異常時の取り扱い方を含めて、お客様を乗せての運用に入る前に原因究明と対策を打つべきだ。

会社 ・天面ガラスの破損は、寸法公差を厳格にするとともに、板厚も増す対応をしている。
・IFユニット損傷は、製作段階での配線ミスが原因であり、対処している。
・パンタグラフの補助スリ板異常摩耗は、電力設備との関係だった。電力サイドで対応をして頂いた。
・日光線に関しては、煙突付近で暖められた空気が、天井の隙間からエンジン室に入り込んだために室内温度が上昇した。隙間を埋める対策などを施してきている。
・日光線や三セク路線等で、変電所容量の関係でDCモード走行を基本とする区間はある。

第13項 運行開始前に想定される予備品を確保すること。また、検修に必要な特殊工具は関係箇所に配備し、検修社員に必要な教育をおこなうこと。

組合 ・エンジンは7t以上あり、フォークリフトで運搬できない。特別高圧系の検査設備も無い。トラバーサや輪重測定装置も対応できない可能性が高い。車体保全までに整備が必要だ。
・予備品も、ガラスだけでも多くの種類と枚数があり、置き場が不足している。

会社 ・エンジンは予備品として郡山総合車両センターに納品された。エンジンの調整一つにしてもライセンスが必要なので、必要な調整は今後も図っていく。
・負荷試験などの課題は認識している。関係する区所やメーカーと協議して決定していく。必要によってはメーカーに送って調整することを考えている。
・資材置き場や各種大型機器、フォークリフト等の課題も直接把握している。エンジンは、運搬台車を使うなどして対応していきたい。

マザーベースの設備等整備の必要性で認識一致!

第14項 従来車と比較し車両重量が重いことから、軌道設備に負担がかかるため、運行する行路は慎重に選定すること。

組合 ・60tを超える車両もあり、線路への負担も大きい。通過トン数で見れば少ないため、線区グレードが下げられ、メンテナンスにかかる人材も予算も限られている。
・優等列車を保守エリアに入れることは、メンテナンス屋としても嬉しい。だが、見合ったメンテナンスをしたくても対応できない。導入時だけではなく、継続していく取り組みが必要だ。四季島ルートだけでも線区グレードを上げるなどの対応をすべきだ。

運行開始後も整備の必要性を確認!

会社 ・入線する線区の確認はしており、要件を満たして支障の無いことを確認している。
・会社の看板商品を運行することに対する緊張感を持ってもらうのはよいことだ。線路のみならず、沿線の支障樹木もパートナー会社と一緒に対応して頂いている。
・早い速度で駆け抜けることを目的にしてはいないので、ダイヤにも余裕はある。

申7号交渉は、申し入れから4ヶ月以上経過してからの交渉となりました。解消された申し入れ項目もある一方で、想定していなかった事態も発生しています。さらに、規定類の改正やマニュアルの整備が完了しておらず、関係者への教育も不十分です。本運用開始前までに課題が多くあることを指摘し、引き続き検証を確認して交渉を終了しました。