



申19号 「仕業検査有効期間の見直しについて」に関する申し入れ 団体交渉を行う！①

本部は「仕業検査有効期間の見直しについて」の説明を受けて各地方からの要求を集約し、団体交渉を行いました。

仕業検査の有効期間は現行6日間ですが、今後は9日間に見直され、仕業検査の頻度が少なくなります。交渉では、安全性に問題がないとする根拠を解明するとともに、教育のあり方や、輸送混乱時に入区させられず苦慮している現実などを議論しました。

また、仕業検査は基本的にグループ会社で施行しており、エルダー雇用の場が縮小される懸念があることから、必要な配慮を行うよう求めました。以下、交渉の特徴点です。

1. 仕業検査有効期間を見直す根拠を明らかにすること。

(回答) 新系列車両が大部分を占めるようになり、車両の信頼性が向上していることなどを踏まえ、輸送安定性の向上及び車両メンテナンスの適正化を目的として見直すこととした。

(組合) 今回の見直しによって、JR 本体の体制変更や要員に影響はあるのか。

(会社) 臨時修繕なども含めた体制であるため、ダイヤも含めて考えることとなる。確実に言えるのは仕業検査の回数が減ることである。

(組合) 新系列車両以外も9日とすることができる根拠は何か。

(会社) 当社が整備実施基準として H13 年に国に届出したのは(新系列車両でない車両も含め) 10 日であり、その時に社内の整備標準(規程)を 6 日とした。技術的検証で 10 日で問題ないと証明している。

今回、9日にするにあたり、消耗品が 10 日以上もつことを確認した。また、故障についても過去 3 年分を検証し、H13 年当時と比べて問題ないことから、整備実施基準の範囲内で変更する。

(組合) 「輸送安定性の向上」「車両メンテナンスの適正化」となる根拠は何か。

(会社) 6 日を 9 日に変更することで仕業検査の回数が減る。“仕業検査をしていないから車を出せない”ということが減り、柔軟に車両変更・運用変更ができるため、「輸送安定性の向上」につながる。そして、仕業検査の回数が減ること、それにより臨時的仕業検査の発注も柔軟にできるようになるため、「車両メンテナンスの適正化」につながる。

(組合) ブレーキのストローク調整の間隔が延びることは問題ないのか。

(会社) H13 年頃の車両では、ストローク調整が制約となって社内規程で縛っていたが、今は制約となるほどの車両がないので、問題ない。

(組合) 経年劣化や車歴は考慮したのか。

(会社) 仕業検査は、元々“列車として確実に運行できること”を確認する検査である一方、経年劣化については交番検査や機能保全等でカバーしている。また、長期的な経年劣化は全般検査や車体保全で確認しており、仕業検査で劣化の影響が出ることは無いため問題ない。

⇒仕業検査の有効期間を見直しても、輸送の安定性が向上することを確認！

その②に続く