

東地申第1号

12月6日 第2回交渉一その2

「JR東労組東京地本第34回定期大会発言」に基づく申し入れ

第3項で以下の点を指摘!

- ① これまで議論してきたにも関わらず、何故保護具を着けずに線路に降りる事象が発生しているのか、しっかり説明をすべきだ!
- ② 今後、業務委託を進めて行く場合に、JESSの安全管理体制、教育・訓練は重要であり、その中身を明らかにしてもらいたい!
- ③ エリア管区の宿直は、どのような体制になっているのか明らかにしてもらいたい!
- ④ 異常時において、東京支店やエリア管区駅から委託駅に出動した回数を示してもらいたい!
- ⑤ 半年経っても若年出向者が戻っていないことは、議論経過から逸脱している。早急に営業部の考え方を示してもらいたい。示されなければ業務委託は受けられない!
- ⑥ 半年経っても戻せない駅を委託した覚えはない。会社に強く要請する!



第3項終了!

4. 車掌業務の基本と業務内容を明らかにし、役割を果たせる体制と教育を徹底すること。また、優等列車の乗務については2人以上の体制とすること。

会社回答 車掌の業務に就いては、列車の運転取扱及び入換に関する業務、車内における営業及び秩序の維持に関する業務等であり、必要な教育は行っていく考えである。なお、優等列車の乗務体制については、車掌の業務内容を勘案し決定している。

主な議論内容

組合 9月14日に本部一本社間で締結した「常磐線特急乗務体制の見直しに関する確認メモ」に基づいて、次期ダイヤ改正に向けて行路設定を進めていくことに変わりないのか。

会社 「常磐線特急乗務体制の見直しに関する確認メモ」の考えに則って、準備を進めていく。

組合 「確認メモ」で確認した通り、次期ダイヤ改正では2人乗務体制にするため、労使間の議論を積み重ねていくこと。また、これまでの議論経過を踏まえて、前広に、早目に示してもらいたい。

会社 会社としても、臨時行路の設定、2人乗務体制について、今準備をしている。

これまでの議論経過と「確認メモ」に基づいて進めていくことを確認! 第4項終了!

5. 東京総合車両センターにおいて発生した輪軸圧入力不足と、それに伴うチェックシートの改ざんについて、事象の経過と対応を明らかにし、再発防止に向けてコンプライアンスを遵守できる体制とすること。また、老朽化しているライン上の輪軸プレス機を早急に取り換えること。

会社回答 車輪圧入力については、メーカーの技術的な見解を担保として、電車整備標準（規程）の圧入力範囲から外れた状態で車両を出場させていた。過去に出場した圧入力範囲に収まっていない輪軸については、調査を実施し、安全上問題のないことを確認している。現在の車輪軸圧入力作業においては、規程の範囲内であるとの確認を行っている。また、輪軸プレス機については、取替えを実施する。なお、引き続きコンプライアンスに努めていく考えである。

主な議論内容

会社 鎌倉車両センターで車輪転削を行った際、東京総合車両センターから出場したE217系において、車輪内面距離が規程の基準下限値を下回る輪軸があることが発見された。そのため、東京総合車両センター出場車両の記録を調査した。記録の残っている8年間分（保管期間は8年）のチェックシートを調査した結果、車輪を車軸へ圧入する際の圧力について、30,000本のうち3,000本が基準値外であったことが分かった。

また、車輪を圧入するプレス機が導入当時から不具合が発生しており、基準値外であったチェックシートについて消しゴムで消して、基準値内になるようにデータを書き替えていた。

組合 組合としては、チェックシートを書き替える改ざんだと認識している。

また、事象を軽く見せようとしているしか思えず、会社とそもそもの認識のスタートが違う。会社としてコンプライアンス違反の認識を持つべきだ。

会社 メーカーの知見を基に修正し「安全上問題ない」と判断した。社内規程の範囲に収まっていなかったが、省令違反には抵触していない。改ざん・修正の意義づけは難しいが、本来ならば書き替えはあってはならないことだ。

これは明らかに改ざんだ!
このままでは、
企業は崩壊の一途を辿る!

その3へつづく!