



HPはこちら

# 東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合  
発責 教育・広報部  
2019年12月26日 No.158

## 早期復旧にむけた経営側の方針と現場社員の考えに「乖離」があることを指摘！

東日本ユニオンは、12月25日に2018年度申第23号「上越新幹線 上毛高原駅～浦佐駅間で発生した輸送障害に関する申し入れ」の団体交渉を開催しました。

### 1. 「停電トラブル」が発生した原因と対策を明らかにすること。

#### 【原因】

直接的な原因は変電所内の制御装置の基盤が故障したこと。あわせて変電所機器の誤った故障情報が発信されたことによるものである。基盤が「なぜ故障したのか」は特定できていない。社外有識者と調査委員会を立ち上げ、現在も調査をしている。今年度内に結論を出す予定である。

#### 【今後の対策】

- ▽従来の周期交換のあり方に加え、原因の調査結果をもとにメーカーによつての違いはあるが、制御装置の周期交換など検討は必要であると認識している。
- ▽交換は当該の機器だけではなく、新幹線の変電所のあり方を含めて全体を見て考えていく。
- ▽基盤が故障しても変電所全体が機能停止にならない対策を考えていく。

### 2. 「停電トラブル」が発生してから、復旧までに長時間要した原因を明らかにすること。

- ▽事象発生から運転再開まで4時間を要した。故障箇所の特定期間を要したのは事実である。
- ▽初動対応したメンテナンスセンター社員と、専ら変電業務を担っている技術センター社員に「差」があったとは考えていない。初動対応で確認すべきことは確認している。
- ▽技術センターの社員が現場に到着するまで時間がかかったのは事実であり、初動時点から技術センター社員の対応であればスマートにできたことも事実である。

#### 【東日本ユニオンの主張】

運転再開まで4時間も時間がかかったのも事実である。そこには変電技術者が現場まで到着するまでの「足ロス」が一つの要因であったのも事実である。早期復旧といった場合「多重システムのバックアップシステムがダウンしないハード対策」「指令と現場間の連携」「足ロスなどのソフト対策」など、さまざまな角度から検証を行う必要がある！

### 3. 今後、設備トラブルが発生した時における早期復旧の対策を講ずること。

- ▽新幹線では「総合技術者」を養成しているほか、繁忙期には変電社員を拠点に配置し、迅速に対応できるようにしている。
- ▽新たにマニュアルを整備したが、早期復旧に向けて初動対応で「どこを見るべきか」「何を確認するのか」などを網羅している。
- ▽復旧時間のダウンタイムを「いかにおこなっていくのか」の課題もあると認識している。隣接箇所から駆けつけるなどを検討していく。

復旧までに長時間を要した要因の一つであると主張した「足ロス」については、労使で認識一致が図れませんでした。そのことは、異常時対応や早期復旧に向けた「経営側の方針」と「現場で奮闘する社員の認識」との間に乖離があることを示しており、経営側は当面、多客輸送期間に「変電技術の社員が拠点で対応する考えである」との認識を示しましたが、組合側は「勤務変更を含め、対応する社員の苦勞などの改善を図っていく必要性」を強く主張しました。今後も、現場で奮闘する社員の声を広く聴くことを通じて「安全・安定輸送」をつくるために、引き続き労使で議論していくことを確認しました。