



「電車線モニタリングの導入エリア拡大に伴う体制変更について」 に関する申し入れの団体交渉を行う！その①

1. 本施策を実施する目的と根拠を明らかにすること。

【回答】 検査の省力化と品質向上、働き方改革の推進を目的に、電車線設備のモニタリングを導入することによって、効率的な業務執行体制を構築していく考えである。

(組合)なぜこのタイミングでこのエリアに導入するのか？

(会社)2021年から地方線区のトロッコ線110mm²区間、昨年から170mm²区間で施行の成果が確認できた。

また、首都圏110mm²区間のツインシンプルでの検証により、試行の成果が確認出来た。

(組合)現状の検査方法の課題は何か？

(会社)夜間作業や高所作業のリスクがあった。

(組合)この施策によって安全が維持・向上されるのか？

(会社)高所作業が減るので、安全性が向上する。



2. 電車線モニタリング導入済区間における、具体的な成果と課題を明らかにすること。

【回答】 高所かつ夜間作業での至近距離検査の見直しにより、従事する社員の更なる安全性向上及び作業の効率化に一定の成果があったと認識している。

(組合)どこの区間で導入されているのか？

(会社)千葉以東・千葉以南が主体で2021年から導入している。

(組合)導入されてから4年間での成果と課題は？

(会社)成果は高所作業が減ることでリスクが低減でき、課題は新入社員などの初めての人への教育。

職場によって変わるが基本的に全社員に担ってもらいたい。

(組合)過去の導入時はしっかりと教育は行ってきたのか？

(会社)必要な教育は行ってきている。

(組合)判断で難しい点は何か？

(会社)画像はモニタリングセンターでスクリーニング画像を確認し判断している。不具合の可能性があればJRに連絡し、JR社員が現場を確認しているが、全てが不具合ではない。

(組合)現場では検査の頻度が減り技術の維持・向上に不安の声がある。その解決策に対して考えはあるか？

(会社)若手を中心に訓練を実施している。実設備でのコネクタの取替などの、

外注していたものを一部本体で実施し、技術力維持・向上に努めている。

その他にも不安があれば管理者を中心にコミュニケーションを図っていく。

また、要望があれば必要な教育等も行っていく。



3. パンタ周り設備とは具体的に何を指すのか明らかにすること。また、近接検査で行う内容をパンタ周り設備(腐食の有無)に限定した理由を明らかにすること。

【回答】 パンタグラフ周り設備については、電力設備保全標準に基づき定められているところである。

なお、金具モニタリングでは判別できない、腐食の進行や設備の状態変化の程度を近接検査で確認していく考えである。

(組合)パンタグラフ周りとは、具体的な設備とは何か？

(会社)き電分離装置、トロッコ線、吊架線、エアセクションなど。

(組合)腐食の有無に限定した理由は？

(会社)腐食以外は画像で確認出来ている。腐食は画像での判断が難しいので、近接検査で確認する。

(組合)摩耗検査は近接検査に含まれるのか？

(会社)トロッコ線の摩耗検査で、気になる場所があれば近接検査で行う。

その②へ



千地申2号

「電車線モニタリングの導入エリア拡大に伴う体制変更について」 に関する申し入れの団体交渉を行う！その②

4. 電車線モニタリング導入済区間における緊急調査の発生件数と解析精度を明らかにすること。

【回答】2021年度の導入以降、関係箇所からの不具合報告により、現地確認や設備修繕を行っているところである。

(組合)2021年からの期間で緊急に調査した事象はあるのか？

(会社)緊急の事象は無かった。不具合報告の中で8割が実際に不具合で、2割は不具合に至らない事象であった。

(組合)2割違ったとの事だが、解析制度は置き換えられる精度に達しているのか？

(会社)スクリーニングの中で素線が切れているかも行ったら、蜘蛛の巣だった事象があったが、解析制度は良い。

(組合)モニタリングで発見出来なかったケースはあるか？

(会社)モニタリングで漏れたのか、その確認以降に不具合発生したのか判断が出来かねるため回答が出来ない。



5. トロリ線の検査およびパンタ周り設備(腐食の有無以外)について、地上からの検査とモニタリングの位置付けを明らかにすること。また、多客期前総点検の実施方法について明らかにすること。

【回答】検査方法等については、電力設備保全標準に基づき実施していくこととなる。

(組合)どのような時にモニタリングで、どのような時に地上からの検査をするのか？

(会社)多客期前総点検は年に3回実施しているが、モニタリング検査のみでは定期検査に置換えられないので、地上からの検査と合わせて年に1回実施することで、検査周期を逸脱しないようにしていく。

(組合)複数ある駅は除くとあるが、該当駅は具体的にどこか？

(会社)車セ、構内側線などの検測車が走行しない箇所である。その箇所は従来通りの検査方法で行う。



6. 施策実施により要員体制が3名減となる根拠を明らかにすること。また、異動が発生することから、本人希望を尊重すること。

【回答】電車線モニタリングの導入エリア拡大に伴い、体制を見直したものである。なお、社員の運用については、任用の基準に則り取り扱っていく考えである。

(組合)この施策により3名減とした根拠は何か？

(会社)モニタリング導入で、1年に1回の至近距離検査から3年1回の近接検査になることで検査の頻度が減ること、年4回の検測車走行データを活用できることから、検査体制が効率化されるからである。

(組合)モニタリング導入エリアに関しては、電車線を検査する夜間作業はかなり減るのか？

(会社)近接検査を含めても回数は減ると考えている。

(組合)異動がある場合は、コミュニケーションを取りながら本人希望を尊重するということが良いか？

(会社)その通りである。





「電車線モニタリングの導入エリア拡大に伴う体制変更について」 に関する申し入れの団体交渉を行う！その③

7. 検測車の故障等によりモニタリング検査が実施できない場合の取扱いについて明らかにすること。

【回答】 検測車の故障時等については、電力設備保全標準に基づき対応していく考えである。

(組合) 検測車の故障等により走行できない場合の取扱いはどうなっているのか？

(会社) 電力設備保全標準にて定めてあるが、年に4回走行があるので、別日の走行データを活用することとなる。

(組合) 極端な例であるが、年4回走行できなかった場合はどうなるのか？

(会社) 検査周期を逸脱する場合は、従来通りの至近距離検査にて対応する。

(組合) 検測車も老朽化が激しいが、更新の予定は無いのか？

(会社) 今のところ情報は無い



8. 育児休職、介護休職、病欠等が今後増えていくことが予想されることから、余裕を持った要員配置とすること。また、近接検査は従来の至近距離検査と同様に4名以上で実施すること。

【回答】 業務に必要な要員は確保していく考えである。

(組合) 現在の電力職場の要員状況についての認識はどう考えているのか？

(会社) 要員に関して余裕の有無の判断は難しいが、

必要な要員は確保していく考えである。

また、現在の休職者は多くないが、

一時的に休職者が増える等で要員が減ったとしても

しっかりと対応はしていく。



(組合) 近接検査は従来の至近距離検査と同様に4名以上で実施すること。

(会社) そのように努めていく。

9. 施策実施後に労使が検証を行い、問題等が生じた際は協議すること。

【回答】 具体的な提起がある場合は「労使間の取扱いに関する協約(令和6年10月1日締結)」に則り取り扱っていく考えである。

(組合) 施策実施後も労使でしっかりと検証を実施していくこと。

(会社) 承知した。

電力部門の社員が安全で安心して働ける労働環境の実現と
職場で発生する問題解決のためにJR東労組に結集しよう！