ŌMIYA NEWS
No.159　2024年3月21日　JR東労組大宮地本

大地申
第18号

「電車線モニタリングの導入エリア拡大について」に関する申し入れ団体交渉を開催！主な議論内容と確認事項 ①

1. 電車線モニタリング導入後の成果と課題を明らかにすること。

【成果】
・高所作業かつ夜間作業主体となる至近距離検査の低減により、**高所作業減、感電事故防止等の安全性向上**。
・至近距離検査の**作業調整にかかる労力の削減。**

【課題】
・East-i のデータを基に確認するため、リアルタイムではない。
・運用の都合で対象検査の許容期間内に必ずしも有効な検査実施が保証されない。
・トロリ線種 110 ㎟への導入について引き続き検証を進めていく。
組：23年度の第三四半期も East-i の運用変更があった。リカバリー対応のためにも前広な情報共有を。
会：**運用変更が生じた際には速やかに情報共有をしていく。**

2. 電車線モニタリングの多頻度線区への導入エリア拡大に伴い、どのように安全性が向上するのか明らかにすること。

3. 電車線モニタリングを今回のタイミングで多頻度線区へ導入拡大ができると判断した根拠を具体的に示すこと。

【導入根拠】
・首都圏多頻度線区（通過パン数概ね 10 万パンタ/年以上の線区）では、架線モニタリングのみではトロリ線の局部摩耗が急速に進行して摩耗管理値を超える「反転減少」を見逃す恐れがあった。23年9月から12月の試行期間を経て、導入エリア拡大するに至った。
・従来、至近距離検査で人の目による検査を実施してきたが、モニタリング技術が一定のレベルに達したことと高頻度で記録できることから、**安全レベルの維持向上は図れるものである**と考えている。

組：既導入線区での経験を踏まえ、カメラの見える角度が限定されており、目視の際と異なる。経験者でも判断に差が出て精度面で不安がある。モニタリングデータと現場測定データにも差がある。
会：精度に関して懸念の声があることは承知している。**職場の知見をフィードバックして更にレベルアップしていく必要性はある**。
組：検査の質は落としてはいけない。画像でよく判断ができないなど、現場が必要と判断した場合は至近距離検査を実施しても良いのか？
会：現場で検査実施が必要と判断したのであれば否定されるものではない。

4. 電車線モニタリングの導入エリア拡大に伴いどのように技術力向上が図られるのか具体的に示すこと。

会：至近距離検査低減に伴う時間を活用して、OJT や教育訓練等の機会を設定し技術力向上を図っていく。
組：金具モニタリングの判定は個人差があり判断に困っている。管理上判断に差が出ることを減らすべき。
会：人なので差が出ると認識している。そこの部分は、**主任や MC 長のチェックで補う**。
組：技術力の考え方は変わったのか？
会：これまでは現場で見て、触れて判断する所から、今後はモニタリング導入によって**画像から設備状況を判断する技術力**に変わっている。
組：至近距離検査は管内エリアの特状把握、異常時対応のダウンタイム向上にも寄与していたと考える。
会：昼と夜では見え方が異なり、**異常時対応への不安があることは認識している**。現在はマップ作成ツールなど様々なツールがあり、検査以外にも現場に行く機会は確保され、対応は可能であると認識している。

作業安全・設備管理の安全性が向上することを確認！

その②へ続く

ŌMIYA NEWS

No.160　2024年3月21日　JR東労組大宮地本

大地申
第18号

「電車線モニタリングの導入エリア拡大について」に関する申し入れ団体交渉を開催！主な議論内容と確認事項 ②

4. 電車線モニタリングの導入エリア拡大に伴いどのように技術力向上が図られるのか具体的に示すこと。

【主任確認の増加について】

組：スクリーニングデータから解析して管内全線区の第1四半期走行分だけでも万単位で検出される。主任権限が膨大であり、今後主任職以上がキーマンとなるのではないか？

会：件数が増えて**主任による確認業務が増える**認識は持っている。

組：主任職の責務と業務量だけが増し、データ解析に追われて現場に行けない、現場を把握できないといったメイン業務に影響が出てはいけない。負担によってモチベーション低下を招くことはあってはいけない。

会：現場を見て覚えることも前提であるが、新たな技術の導入を否定するものではない。主任職だけに業務が偏らないようにし、**業務の平準化を図る**。実施によって技術力の低下があってはいけない。

5. スクリーニングデータを基に、JR 判定をゆとりをもってできる体制を構築すること。

【スクリーニングデータの取得期間について】

・検測車走行後、モニタリングセンターの業務平準化を考慮した上で、**30 日以内を標準**。

・JR の実績確認期間についても**現行と変更はない。**

【TEMS モニタリングセンターの体制について】

・多頻度線区への導入線区増加に向けた**モニタリングセンターの体制は確保している**。

・人間系のみならずスクリーニング作業にはデータを蓄積し AI 活用によって精度を高める。

・先行導入しているため、プロパーの熟知した方が社内で教育していると聞いている。

【7年育成プランとの整合性および出向について】

・本電第 129 号の通達に基づき**7年育成プランの考えに変更はない**。

・TEMS モニタリングセンターはパートナー会社の位置づけに該当する。

・出向や人事交流は個人の能力や目的に応じて行うものではあるが、業務委託とセットの場合の出向なども過去の施策では実施されたが、**今回は該当しないものであると認識している**。

・委託先で必要な教育は、委託先で責任を持って行うことは基本である。

組：出向を指示する場合はその目的を明確に示し、労働協約に基づいて取り扱うべきである。

会：個々のキャリアが異なるので、その際にはその目的を伝えると共に**労働協約の考え方に変更はない**。

6.本施策の実施に至るための必要な教育や取扱いの体制を構築すること。

組：検査計画策定にあたり指導された手順が変更となるなど、検査計画策定作業の負担が大きかった。検査の期ずれを生じさせてはいけない。設備管理システム更新や今後の拡大に向けて準備期間を確保すべき。

会：認識が一致していないのは申し訳ない。期ずれが生じてはいけない。検査計画の重要性は認識しているので、**今後は導入にあたり現場での準備期間を確保できるようにしていく**。

組：線責や停電責任者等の保安要員に携わる機会は軽減されるため、教育体制を急いではいけない。

会：同じ認識だ。作業資格の取得に関わる流れに変更はないが、経験者による教育を通じて体制は確保する。夜勤は減るが、経験しなければいけないことである。

組：運用後もフォロー体制をお願いしたい。

会：導入して終わりではない。より**レベルアップしていくために現場の知見を頂くことには変わりない**。

7.電車線モニタリング検査の作業効率向上のために必要なシステム環境を整備すること。

・改修をしてきたが読み込み時間などストレスがあることは認識しており**改修の必要性は理解している**。

・生産性向上のためにも現場の意見を本社へ要望し、**必要な機能改修を図ることは変わらない**。

技術力・安全性の向上を図るために引き続き声をあげよう！