



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
2018年12月30日 No.53

「電気部門における変革2022」に関する申し入れ 団体交渉で説明した経営側の考え方③

<メンテナンス業務のスリム化に関する説明事項>

◆簡素統合化する業務内容について

- ・首都圏→①インテグレート架線化（概ね東京 100 km圏）、②無線式列車制御システム（ATACS）の導入をスピードアップして進める。導入の時期は精査中。
- ・地方圏→③地方幹線インテグレート架線化の構造検討、④地方交通線信号システム化の技術開発を進めている段階。
- ・大きくは①～④。スリム化は全体で行い、新幹線も同様の検討をしている段階。
- ・首都圏の無線式列車制御システム（ATACS）の展開を今後 10～20 年で進める。

◆モニタリング方法について

- ・地方圏→検測車を年 4 回走らせる中で、1 回でも解析画像データが得られれば問題ない。
- ・首都圏→営業車にモニタリング装置を搭載するため、1 回でデータを得られなくても、毎日走行できるのでカバーできる。

◆地方幹線インテグレート架線導入の考え方について

- ・交流区間の架線はシンプル。直流区間に比べて事故点の切り離しも簡単。直流の地方線区から導入を検討している。交流区間への導入も検討しているが、現段階（12月26日）で示せるものはない。
- ・基本的に幹線には入れていきたい。

◆地方インテグレート架線導入のスケジュールについて

- ・検討をしている段階。現段階（12月26日）で示せるものはない。「可動ブラケット」の実用化に目途がつき次第、施策として進める。
- ・優先順位は線区グレード順もあるが、まずは老朽箇所を優先して導入したい。

◆無線式列車制御システム（ATACS）の導入スケジュールについて

- ・従来よりスピードアップして首都圏の主要線区に導入を進める計画である。

◆地方交通線信号システム導入における全廃スケジュールについて

- ・軌道回路については「レール破断検知」を保線部門から「残してほしい」との要望されている。新たに「レール破断検知」の機能が技術開発できた段階で軌道回路が取れる。
- ・地方交通線の方向性は、現場から好評を得ている。本社としても推進していきたい。
- ・特殊信号発光機・操作器の全廃のタイミングは全体を見ながらとなる。長いスパンの中でメリット、デメリットを考えながら進めていきたい。
- ・特殊信号発光機に代わる SBS 無線を活用した技術は、以前から検討中。しかし、無線は管理が難しい。不適切な無線やコンプライアンス上の課題もある。
- ・首都圏の無線式列車制御システム（ATACS）の展開を今後 10～20 年で進める。

◆工事の機械化について

- ・ロボット運搬や支持物塗装、がいし清掃装置などの開発を進めているが具体的に示せるものはない。

◆モニタリングの導入スケジュールについて

- ・電気転てつ機モニタリング→2019年度初を予定し、転てつ機内に電気センサーをつけてデータを得る。
- ・ボンドモニタリング→2020年度初を予定し、線路設備モニタリングを使い画像解析する。
- ・検測車モニタリング→2021年度初を予定。

◆モニタリングで行う業務内容などについて

- ・転てつ機→ESⅡ形電気転てつ機やNS形転てつ機のモニタリングにむけて研究開発を進めている。
- ・ESⅡ形にはすべてセンサーをつけている。NS形は台数が多く、効率的にどの箇所から行うかが課題。NS形のモニタリングは研究段階。
- ・営業車でのモニタリングは駅中間で使用。駅構内や使用できない箇所は従来通り方法で検査を行う。ベースは線路設備モニタリングである。使用できる箇所が増えれば拡大していく。
- ・ボンドモニタリングは、線路設備モニタリング装置のデータを加工し、ボンド状態の良否などを解析する。新たな装置を設置するものではない。
- ・検測車のモニタリング装置は改修を行い、使用開始予定の2021年までの2年間の間に搭載し、実走検証を行った上で使用する。本運用にあたっては、しっかり検証を行う。
- ・現時点で予定しているモニタリング以外についても研究、開発を進めている。

◆モニタリングデータセンター（仮称）の設置箇所について

- ・保線部門のNSGとは技術領域が違う。JR直轄にするか、外注化するのは決まっていない。
- ・効率的な運用を考え、一箇所に集約させる方向。

◆モニタリング装置の車両取り付け計画について

- ・2021年までの2年間で、搭載できるようにスケジュール感を持って行う。

◆モニタリング装置の保守・点検などについて

- ・保守区分は決まっていない。



<技術センターにおける業務の簡素化に関する説明事項>

◆現行における積算・契約業務の課題について

- ・一般工事から小規模工事化への指示はしていない。がんじがらめのルールでは、若手育成を目的とした工事ができなくなる。技術センターの設計業務を簡素化するためであり、本社として号令はかけるが「絶対に使え」ではない。
- ・設計に一番手間や負担がかかっていることは把握している。簡素化にむけたルールを支社、各技術センターで活用し、業務の効率化につなげていく。
- ・積算システムは他のシステムと並行して改修し、現場に反映させる。

◆積算・契約業務の見直す範囲・内容について

- ・小規模外注は、契約金の上限をパートナー会社は150万円未満から300万円未満、パートナー会社以外は50万円未満から150万円未満への拡大を図っている。小規模外注工事は、限度額の拡大を検討。
- ・乗率パターンを大幅に集約するなど、積算の簡素化を実施していく予定。
- ・歩掛を各種化、重量別の設定とすることで適用の簡素化を図っており、合わせて単価契約工種の各種化もめざしていく。
- ・直轄設計において現地調査を行う際、パートナー会社の施工に関するノウハウの技術支援は、必要な場合現地立会を要請する制度を構築する予定。

◆信号技術者認定制度の適用範囲見直しについて

- ・認定制度は廃止しない。認定制度の適用できる範囲を拡大し、直轄地の維持向上のため。
- ・工事事務所と支社ではできる範囲が違っていたが、ローカル線区を除けば工事事務所でできることを「支社でもできる」となった。

<エネルギー管理センターの効率的なメンテナン体制の確立に関する説明事項>

◆川崎発電所の監視体制の見直しについて

- ・老朽化取り換えで効率的な発電機に変わり、リモートで24時間365日監視。圧力や温度上昇など注意して監視できるようになり、常時監視の必要性はなくなった。
- ・故障や機械のオン、オフのスイッチ扱いも減り、号機ごとに配置していたが、これからは複数人でまかなえると判断した。
- ・人数や作業のサイクルに変更はない。技術革新が激しいため、新しいものが導入されれば見直しもあり得るが、現行の体制に変更はない。
- ・3名以上で監視することに変わりはない。教育体制も当直を行っている社員以外で訓練を行っていく。

◆今後の運転当直グループの業務内容について

- ・内容の変更はない。

◆工事発注業務の簡素化について

- ・積算システムは今でも使っている社員はいるが、水力、火力で仕組みが違う。歩掛がそれぞれも違い、手入力作業でミスも多くあり、今後はシステムに登録していくことで簡素化が図れる。
- ・樹木の伐採などで5割使用しており、今後業務契約の見直しを行っていく。
- ・回答がすべてであり、業務フローはない。

◆社外専門会社への委託する業務内容について

- ・すべて委託ではない。
- ・細分化を図り、未保障の土地増の契約や送電線の用地、借地折衝など、ノウハウのある会社に委託する。
- ・保守エリアの契約や発注業務は、給電技術センターが行う。

<異常時対応に関する説明事項>

◆施策実施後の異常時対応における「足ロス」や復旧体制について

- ・現場は早期復旧に使命感をもっているが、取り巻く環境は厳しく、パートナー会社もスリム化を図っており、最適な配置を考えている。パートナー会社の拠点がなければ当然にも復旧時間は伸びてしまうが、一定程度は仕方ないと思う。
- ・地方においても復旧は早い方が良いのが当然。デポの使用や定常監視リモートなどのハード面の整備のほか、タブレットを活用し、現場の状況を指令に伝え、指示を受けるなどで早期復旧をめざす。
- ・お客さまの影響を少なくするため、多系統の社員とも協力し、バス代行も考える。
- ・JR本体、パートナー会社ともに限られた人材の中で最大限に力を発揮し、早期復旧に着眼点をおいて取り組む。
- ・タブレットの活用は、想定外に良い使い方をしている社員もいる。電話とは違いフェイスタイムで指令とやり取りできることで現場の把握もしやすく有効である。
- ・障害を起こさない設備をめざし、弱点があれば線区グレードに関わらず、設備強化を考えている。
- ・輸送障害時、指揮命令系統が乱れ、人は集まっても機能しなかったことに踏まえ、ルール化をしてきた。サービス品質開発部からリーフレットを配るなど行った。
- ・異常時では助役などの上位職が責任を取る。上位職の者が現場の責任者となり、技術のある社員の意見を適切に受け止めて現場対応を行ってもらう。

※記載はすべて要旨

**職場からの取り組みと団体交渉を通じて
安全で働きやすい電気部門をつくりあげよう！**