



2019年 6月12日  
第 185 号

# JR 東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実

編集 情宣部

ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



横地申  
第8号

## 「**検修職場の将来を見据えた人材育成・技術継承**」 最後の砦は「**人**」安全・ゆとり・働きがいの創出に向けて」 に関する申入れ **団体交渉を行う！** ②

2. 車両状態監視モニタリングの有効性を向上させるとともに、JR 本体社員の活躍フィールドを広げ、判断力を養うことができるよう、JR 本体の検修職場に「仕業検査・構内入換」の業務を一部設けること。

会社回答

現状での対応となる。

問題意識

モニタリング保全により、中長期的な故障の予兆検出や寿命予測の精度向上に向けた機能が強化されますが、日々の安全安定輸送のレベルアップのためには検修社員の判断力をより高める必要があります。そのためにもフィールドの拡大は必要だと考えます。

<組合>

判断をするのは、「最後は人」という考え方は一致できるか。

<会社>

モニタリング保全においても、システムのしきい値は人が決めるので、人が判断すると言える。

<組合>

判断は数値だけで行うのか。地方や線区の独自のしきい値についてはどのように考えているか。

<会社>

山手では現車の確認が必要となるパターンの「判断リスト」を併用していると聞いている。横浜として独自にしきい値を設けるか否かは検討中である。基本的には同じ内容で足りると考えている。

<組合>

横須賀線だと、アラームが鳴っても山手のように即応できない。派出体制の強化が必要ではないか。

<会社>

横須賀用の E235 系では、E217 系に比べ安定性を高めている。非常走行用バッテリーも搭載する。

<組合>

山手ではアラームがどれくらい発生しているか把握しているのか。

<会社>

実績は分からない。アラームに対する不安は受け止めた。

<組合>

データ分析の先には何を見据えているのか。

<会社>

「運用中の機能確認」による、人間による検査の一部省略だ。現車に行かずともデータが飛んでくる。

<組合>

「予兆」アラームの時間軸はどのように捉えればよいか。車両を見る期限のイメージはあるか。

<会社>

一定のバッファがある。すぐ車交するようなものではなく、入区計画を立てて準備するイメージだ。

<組合>

主にどのような担当者がモニタリングのシステムを看視するのか。日勤の品証なのか、当直なのか。

<会社>

当直が見るイメージである。

<組合>

JR 本体社員が現地・現車で対応する能力は必要だ。本体で経験できるフィールドは限られている。若手の中には経験をしたいという声がある。

<会社>

現状もステップを追った教育を行い、区所の中で仕業検査の教育も実施してきている。

<組合>

今でも限定運転士の養成を行っている支社もある。教育のために他支社に行くことはできないのか。JR が速やかな車両修繕のために入換えを要請しても JETS が他作業や休憩のために対応できないことがある。本体で即応できる体制を持つことで、お互いに Win - Win の関係になれるのではないか。

<会社>

さらなる推進施策の枠組みがある。現時点では変わらない。

<組合>

現場の懸念は、当直がアラーム責めに遭い、判断に苦しむのではないかというものだ。日勤者がいない時間帯は、仕業・構内・派出の方に頼らざるを得ない。判断力をレベルアップするために経験できるフィールドとして仕業検査や構内業務を本体で持っていることが必要だ。

<会社>

変化点の管理を行う。事前にヒアリングをしていく。

<組合>

検修職場の未来についてどのように考えているか。ジョブローテーションと車両職の関係はどうか。

<会社>

CBM は中長期的な時間軸の中で変化をとらえるものだ。現状ではこれ以上の施策はない。人材育成についても、いろいろな挑戦する機会を用意するので、面談などで話し合ってもらいたい。

「**最後は人**」を確認するも、**仕業・構内については認識が一致できず** その③へ  
つづく...