



「電車線モニタリングの導入エリア拡大について(令和6年1月)」
の中で、電機部門においては、従来の至近距離検査をモニタリン
グ検査に変更する効率化を目的とした施策が提案されました。

現場では

2023年6月『変革2027』の実現に向けた組織の再編により、
現業機関では電力系統が融合されましたが、

- ◆ 電気部門のミッションを早期達成に向けて、取り組みを進めているとするも、
 - ✓ 今まで専門系統で行っていた業務を3系統で担うため、労働密度が増加。
 - ✓ 融合施策の安定稼働に未到達の中で「検査手法の変更」を行うことは時期尚早。
- ◆ 組織再編以降、触車事故につながる事象や設備とシステムに起因する
事象が度重なって発生！

2024年1月23日に発生した東北新幹線
上野～大宮間での架線垂下による車両接触事故
では「設備の破断が原因」と公表した後に「社員
の検査手法の問題」と責任転嫁がされた。

2024年2月1日には、新幹線車両
と可動ブラケット柵が衝突した。

メンテナンスにおける課題は、

- ✓ 定量的かつ膨大なデータに人が介在したときのエラーによるリスクである。

従来の検査手法でも事故・事象が発生する中で「システムによる検査手法
に置き換える」ことは、新たな事故・事象の発生を危惧するものだ！

この間「『変革2027』の実現に向けた組織の再編について」の解明交渉(2022年度東地
申32・33号)を行ってきました。しかし、出面数の根拠の回答を全て頂いていない中で示さ
れた今回の提案は、提案箇所体制において出面数の減が示されるも不透明かつ根拠が
理解できません。さらに「2023年度東地申第62～65号、2024年度東地第申1号」は前述の
問題と同様の事柄であり、労使紛争状態は解消できていません。

したがって、組合員、社員一人ひとりが不安なく就労できるように申し入れを行い、速や
かな労使交渉の開催と、団体交渉は「信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に
行う」ことに踏まえて、丁寧かつ具体的に回答することを強く要請しました。

1. 提案箇所体制で示されている電力設備技術センターにおける各現業機関の1日あたりの出面数に
ついて、モニタリングによる保全体系の変更に伴う出面数『△1』となる根拠を出面数を算出した
根拠(2022年度東地申33号)の変動値により、電力設備技術センターごとに示すこと。また、
本施策の業務量変化となるグループを示すこと。

**安全で安心して働ける労働環境を求めて、
首都圏本部に対し、施策の考え方や根拠について迫っていきます！**

2024年10月2日 東地申第11号提出！
「電車線モニタリングの導入エリア拡大について」に関する解明申し入れ