

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深澤 祐二殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

「在来線におけるモニタリング保全体系（劣化・寿命把握）

の開始について」に関する緊急申し入れ

「在来線におけるモニタリング保全体系（劣化・寿命把握）の開始について」と題し説明を受けて以降、本部は申4号として13項目に渡る解明申し入れを提出し、団体交渉を行いました。交渉では、今回実施する「モニタリング保全体系（劣化・寿命把握）」は日本ではじめての保全体系であり、鉄道総研などからなる委員会のメンバーを中心にデータの検討、現車との対比に加えて試験機による試験等を行い良否の判断基準となる「しきい値」を設定してきたことが明らかになりました。また、今回のモニタリング保全（劣化・寿命把握）の開始にあたっては、該当職場となる東京総合車両センターにおいて現時点での要員の変更は行わないことを確認してきました。

車両の安全性・安定性の向上のため、また現場の組合員・社員の作業負担軽減のために AI や IoT を活用し、車両の機器の状態を常時モニタリングすることで業務の効率化を図ることは必要であると考えます。しかし、今回モニタリング保全体系（劣化・寿命把握）の実施により、基準値やしきい値のみが機器の良否の判断基準になることで、機器に携わる機会が減少し、本質の理解が薄まってしまふことが危惧されます。五感を駆使して不具合の予兆を事前に感じ取ることや、異常時に技術的根拠を基に適切な判断を下し、原因究明を行うためには作業員一人ひとりが機器に触れ、構造について深く理解することが必要不可欠です。また、今回のモニタリング保全体系（劣化・寿命把握）では、今までにない「蓄積されたデータを基に判断する」というデータ分析の技術が求められます。今後も車両品質の維持・向上を図るためには機器の構造やデータ分析について理解を深め、エキスパートを育成していく教育体制の構築が必要であると考えます。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、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をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

記

1. モニタリング保全体系（劣化・寿命把握）への移行が、鉄道オペレーションコストの削減にどのように寄与するのか具体的に明らかにすること。

2. モニタリング保全体系（劣化・寿命把握）に置き換える機器の「しきい値」の設定にあたっては、安全を第一として不具合発生前の予兆把握が行えるようにすること。
3. モニタリング保全体系（劣化・寿命把握）に置き換える3機器(戸閉装置、パンタグラフ、空調装置)以外の14機器について、現時点における進捗状況及び展望を具体的に明らかにすること。
4. モニタリング保全体系（劣化・寿命把握）への移行に伴い、予備品の考え方を明らかにすること。なお、今後も速やかな修繕が可能となるように適切な予備品の配置を行うこと。
5. 長寿命化が図れる部品項目を明確にするとともに、耐久性、耐用年数を明らかにすること。なお、劣化の予兆を把握していくためにA保全、B保全において重点確認していくこと。
6. 運用中の機能確認を実施している17機器の状態監視データについて、アラートの鳴動のみに依存せず予兆把握をはじめ今後の更なる車両品質向上に向けて有効に活用していくため、蓄積した状態監視データの管理・分析を行う体制を確立すること。
7. 車両メンテナンスのコアとなる技術の継承を図るための教育体制を確立し、エキスパートを育成すること。
8. 本施策実施以降の課題抽出ならびに実施内容の定着・深度化を図るために今年度内における業務体制及び要員体制の変更を行わないこと。また、今後の業務量及び要員体制の変更が生じる場合には、速やかな労使議論を実施すること。

以上