



## 申12号「電気部門の変革2022」に関する申し入れ(第3回交渉) その2

### 第33項 川崎発電所における当直体制は、2台以上の起動・停止作業を行える体制とすること。

- ・同時操作が必要となった場合に備え、当直長も必要な教育を行う。
- ・9月・10月に切り替える予定である。それまでに教育が終われば8月に実施する。
- ・基本的には通常時において3台以上の操作は考えていない。
- ・大きな地震などトラブルを検知すれば自動で止まるシステムも導入している。

**実施日を  
示すべきだ!!**

### 第34項 川崎発電所について、時間外労働の削減や昼間の設備巡回が可能な要員を配置すること。

- ・より生産性向上を考えれば、当直員による巡回業務の外注化を考えているが、今施策により実施するものではない。
- ・当直の巡回は、1号機(更新工事中)が稼働し4台稼働しても、今回見直す体制で可能である。
- ・今後、巡回業務の一部をTEMSに外注するなど試行して実施できるのか検討していく。

### 第35項 発電機のRMSを含め、必要な情報提供と技術支援をメーカー等からの的確に受けられる体制を確立すること。

- ・メーカーから、故障の予兆の連絡や処置の仕方のアドバイスをもらう。
- ・現場からメーカーに問い合わせを行うことも可能。
- ・川崎発電所3・4号機にはRMSは導入済みである。現在更新工事をしている1号機は更新のタイミングで導入し、2号機は検討中である。

### 第36項 エネルギー管理センターにおける異動については、本人の希望を丁寧に把握したうえで行うこと。

- ・発電機運転に携わる人は高度な技術力が必要になる。
- ・引継ぎの期間は決めていないが、当直員の養成期間・育成のカリキュラムは1ヶ月程度である。
- ・それぞれの習熟度を確認していく。

### 第37項 異常時対応は、各システムがそれぞれ行える体制とすること。

- ・新幹線と在来線の所属ごとに、それぞれの10条教育を受ける。
- ・新幹線のトラブルが発生した場合は、新幹線に所属する社員が対応する。
- ・在来線の場合も同様である。
- ・大規模輸送障害においては、職責を超えて一致協力していく。
- ・大規模輸送障害か軽微な障害かの判断は現場長が判断する。

**確認!!**

### 第38項 異常時は旅客救済を最優先すること。また、代行・振替輸送手配の考え方は全社統一の対応とすること。

- ・まずは安全の確保である。その上でお客さまの影響を最小限にとどめる。
- ・代行輸送や振替輸送は、より迅速な対応をしていく。

**確認!!**

### 第39項 多客期24時間体制や土休日当番は、連絡体制強化を目的として実施し、各技術センター、メンテナンスセンター、TEMSの担当範囲・要員体制に基づき負担とならない範囲とすること。

- ・JRのメセはこれまで通りの体制である。
- ・移管メセのエリアは、パートナー会社単独で障害復旧対応をすることが原則である。
- ・移管メセには土休日当番の体制をとるような指導は行わない。
- ・復旧現場までの足ロス対策は、パートナー会社に緊急車両の配備やテポの整備を行う。

**確認!!**  
足ロス、ダウンタイムの  
削減を求める!!