



HPはこちら

「新幹線における保線業務及び組織の見直し」について 経営側の考えを明らかにする！

東日本ユニオンは8月29日に幹申第1号「新幹線における保線業務及び組織の見直し」に関する申し入れの団体交渉を行いました。

1. 本施策を実施することで、技術力向上が図れる根拠を具体的に明らかにすること。

経営側：現在は検査データ収集に膨大な時間が掛かっているが、新幹線線路モニタリング車の導入で定量的に検査が可能になる。モニタリング車というツールを使うことで、時間を生み出し、発注や工事などプランニング業務ができ、新幹線保線技術者としての技術が向上する。

組合側：巡視が減ることで、技術力、現場力は低下しないのか。スポットで確認することになれば、現場の状況を断片的にしか把握できなくなるのではないのか。車両センターの巡視はパートナー会社に移管されるが、適切な発注＝設備管理ができるのか。

経営側：本線においては昼間の巡視をモニタリング巡視にし、夜間はこれまでと変わらないので技術力は低下しない。車両センターにおいてはパートナー会社に業務移管するが、検査判断、修繕計画はJR社員が行う。当然、現場確認を行わなければ出来ない業務であり、安全パトロールや工事立会などもあり、現場に全くいなくなることはない。データのみで判断することはない。これまでと同等以上のことが可能となる。

組合側：技術力＝安全に直結する。これまでは徒歩による巡視において、予防保全も可能であったが、モニタリング車においても予防保全は出来るのか。

経営側：予防保全も含め、技術力は低下することはない。

2. 本施策を実施することで、働きがいの向上が図れる根拠を具体的に明らかにすること。

経営側：モニタリング車を導入することで、PDCAサイクル検査から工事まで一気貫通した体制が構築できる。一気貫通した業務で達成感、充実感を得られることで働きがいは向上する。

組合側：工事発注まですることが、何故働きがいの向上につながるのか。

経営側：データ収集に掛かった時間をプランニング業務ができる時間とすることで、修繕の方法など様々なことが考えられるようになる。必要な知識も習得でき、一人ひとりが入口から最後まで担えるようになる。

組合側：業務範囲の拡大は技術や知識が浅く広くなることを危惧する。メンテナンス体制の変更を実施しても7年で一人前の考えは変わらないのか。

経営側：今施策において7年で一人前の考えは変わらない。

※2枚目に続く



2項の続き

組合側：新幹線統括本部における社員の働きがいの向上は業務上だけなのか。社員は人である。それぞれ違うが7年の間に結婚して、子供が生まれる方もいる。統括本部になって勤務地が広がったこともある。せっかく覚えた技術が活かされない異動なども危惧する。働きがいは業務上のことだけではない。社員の生活設計などを含め働きがいの向上を求めている。

経営側：社員の家族状況や希望などは面談や日々のコミュニケーションでしっかり把握し、応えていくことは大前提であり、新幹線保線技術者としての働きがい向上を回答した。

3. 本施策の実施内容及び実施スケジュールを具体的に明らかにすること。

経営側：本施策実施に向けて必要な準備を行っている。改めてお示しする。

組合側：モニタリング車の導入について、関東が2024年度で、上信越、東北が2025年度とした理由は。

経営側：一斉導入出来ないのは、メーカーの事情もある。モニタリング車の製造の関係である。車両が出来たらメンテナンスグレードの高い関東エリアから導入する。検査体系の変更はモニタリング車の導入とあわせて行う。

組合側：メンテナンス体制の変更が2024年度初になっている理由は。

経営側：青森新幹線保線技術センターと八戸（派出）のみ2024年度初に新設する。

4. 本施策における教育内容及び教育期間、教育する範囲を具体的に明らかにすること。

経営側：新幹線保線技術センター全社員を対象。教育内容については必要な教育を実施する。教育期間はモニタリング車の導入前に必要な期間実施する。教育方法はジョイネット端末を使用し、主管部が各技術センターに出向いて行う。代表者を選択して水平展開を図るようなことはしない。

5. 本施策実施に伴い、新たなシステムの導入があるのか明らかにすること。

経営側：線路設備モニタリングシステムを導入する。現行の保線管理システム（トラムス）ともリンクさせる。

組合側：システム改修に際し、一定期間業務がストップすることはないのか。

経営側：システム改修はあるが、夜間時間帯におこない、業務に支障をきたすことはない。

6. 保線設備技術センターの具体的な業務内容を明らかにすること。

経営側：業務内容は各新幹線保線技術センターへの指導、調整となる。新たに工事マネジメントG（仮称）をつくる。

組合側：現在行っている各新幹線保線技術センターの業務において、新幹線保線設備技術センターで行う業務は何か。

経営側：機械、レールの契約業務を集約する。軌道修繕、改良工事は現行のまま各新幹線保線技術センターのメンテナンスGで行う。

7. 現在、計画科で行っている設計確認、設計変更、工事内容変更等の業務を担当する部署を明らかにすること。

経営側：軌道修繕、改良工事は現行のまま設備管理の一環として各新幹線保線技術センターのメンテナンスGで行う。予算管理は企画安全科が行う。

8. 本施策実施に伴い、実施基準の改訂があるのか明らかにすること。また、改訂がある場合の改訂内容を明らかにすること。

経営側：実施基準の改訂はないが、モニタリング車導入に伴い巡回周期等の実施細目は改訂する。

組合側：施策実施時期は、関東と上信越、東北は違うが、それぞれのエリアでの実施に合わせて改定するのか。

経営側：メンテナンスグレードに合わせて変更の時期もモニタリング車導入に合わせて行う。改めてお示しする。

9. グレードEで高規格線区のガーラ線について、モニタリング車による検測を行うのか明らかにすること。

経営側：モニタリング車の検測対象線区の予定である。

10. モニタリング車で検測できない検査は「JR社員が実施」とあるが、具体的な検査内容及び業務内容を明らかにすること。

経営側：細かい内容は現在精査中であるが、自動で検測できる検査としては、分岐器軌道変位検査、ロング検査、軌道変位検査はモニタリングで行なう考えはある。カメラ等で撮れない床板などは、現地で確認する。モニタリング車と人間をあわせて検査データとする。自動で撮れるものは何があるか精査していく。それとの関係において要員も算出する。要員は改めてお示しする。

11. 冬期の消雪散水箇所におけるモニタリング検測のデータ解析は行えるのか明らかにすること。

経営側：散水中にデータが取得出来ないことは確認取れている。その場合、一時的に散水を止めるなどソフト対策で行なう。

組合側：天候の影響で検査周期を守れず周期のズレ等発生させたり、人間で検査し直すことはないのか。

経営側：検査周期の短いものは限られている。検査周期を守れず、人間で検査することはない。

12. パートナー会社への業務移管に伴う出向に対する考え方を明らかにすること。

組合側：一部業務移管に伴い、出向の考えはあるのか。

経営側：本施策実施に伴う出向の考えはない。任用の基準で取り扱う。

組合側：当然にも、理由のない異動や出向はない。そうなれば不当労働行為である。任用の基準だが、働きがいにも関連する。居住地や離職の観点からも、社員の異動については考えていく必要がある。

経営側：社員の希望や家庭環境などは聞いていく。