



新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し検討等に関する申し入れ 3月29日 新幹線統括本部へ提出!

申し入れ項目

「仕業検査有効期間の見直し」「仕業検査の業務委託」実施できる根拠すら示されず、各車両センターの業務量にどの程度影響を及ぼすのか…安全や車両品質が低下しないか…

不安の声が多く上がっている!



【基本】

1. 「スピーディー・スマート・サステナブルな新幹線オペレーション」における車両メンテナンス部門に関する取り組みの進捗状況と今後の展望について具体的に明らかにすること。
2. 新幹線メンテナンス部門における技術力向上・人材育成・チームワーク強化に対する考え方を具体的に明らかにすること。
3. 今申し入れに対する回答および団体交渉の日時を速やかに調整し開催すること。

【仕業検査有効期間の見直し】

1. 「新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し検討」を行う目的を明らかにすること。
2. 「運行を開始してから48時間を超えない期間」とされている有効期間をどの程度延伸するのか明らかにすること。
3. 現在、検証している内容とその方法を具体的に明らかにすること。また、検証期間を2023年3月までと定めた根拠を明らかにすること。
4. E8系の仕業検査有効期間も同様の考え方にに基づき実施するのか明らかにすること。
5. 「新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し」により各車両センターでの一日あたりの仕業検査本数がどの程度減少することを見込んでいるのか具体的に明らかにすること。
6. 検証した結果を具体的に社員周知し説明会を開催すること。
7. 安全や車両品質の低下を招く恐れがある場合には、新幹線電車の仕業検査有効期間を見直さないこと。

【仕業検査の業務委託】

1. 新幹線総合車両センターにおいて仕業検査を業務委託する目的と根拠を具体的に明らかにすること。
2. グループ会社社員への教育方法やスケジュールを具体的に明らかにすること。
3. 業務委託によって若年出向が発生するのか明らかにすること。
4. 今後、他の車両センターでも仕業検査の業務委託を行うのか明らかにすること。
5. 業務委託後、本社社員がどのように活車状態の新幹線車両の技術・技能を身につけていくのか明らかにすること。
6. 業務委託によって、他の車両センターの負担増とならないようにし、安全や車両品質が低下しないようにすること。



**機械・システムと人間系との融合が求められていることから、
新幹線輸送の安全や車両品質を向上していくことができる
質の高い輸送サービスを実現する体制を確立していくべきだ!**





申
32
号



新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し検討等に関する申し入れ

4月25日 団体交渉を行う! その1

基本(要旨)

「スピーディー・スマート・サステナブルな新幹線オペレーション」における車両メンテナンス部門に関する取り組みの進捗状況と今後の展望について具体的に明らかにすること。

設備 21 施策では庭先意識といって委託したものを本体に戻しており、グループ会社に依存度を増やすと破綻する。安易に業務委託するべきではない!

(回答) 「世界一安全な新幹線」、「世界に誇れる新幹線」を目指し、引き続き、安全・品質のレベルアップとメンテナンス技術の向上に取り組んでいく考えである。



本項目の議論におけるポイント

会社はグループ全体で技術を持つことが重要と強調

委託の方が効率的になるものは委託していく。技術はグループ全体で持つものと考えている。委託は様々な角度から検討している。生産年齢の減少、社員数の減少を見据えて、持続的なメンテナンスを目指していくための環境を整えていく。技術力低下を懸念しておられるのかもしれないが、委託したからといって何もできないものではない。監督業務などで技術力を維持していく。新人教育は技能教習所などを活用していく。

会社

新幹線車両メンテナンス部門における技術力向上・人材育成・チームワーク強化に対する考え方を具体的に明らかにすること。

データに依存すると判断力が低下する。

暗黙知を含め、通常時と異常時の状態を五感で感じ取れる人材をつくるべきだ!

(回答) 引き続き、安全・品質のレベルアップとメンテナンス技術の向上に取り組んでいく考えである。

本項目の議論におけるポイント

判断力・対応力など様々な能力をつけるために現車を見ることの重要性について認識一致を図る!

一方、現場ではチームワークが大切であるにも関わらず、

それを阻害する事象が多発している現状について強く指摘を行う!

新人の見習いについて組合員は差別されている。2021年は39回中12回、2022年は24回中4回、2023年は12回中3回しか組合員に見習いがついていない。新人からも「特定の人だけにつきたくない」と言われている。他の新たな担務の見習いについても同様である。さらには、「組合員につくな」といっている社員もいる。風通しの良い職場になっていない。現場に指導するべきだ!

担務の変更について、職制の縛りがなくなりハードルが下げられている。アンケートを行うも反対意見は無視される。管理者主導で一方向的にルールが変更されている。

会社として差別の意図はない。風通しの良い職場をつくっていくことは共通の認識だ。個別のことは把握していないが、現場社員の声を重視している。

会社

その2へ続く

組合



申
32
号



新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し検討等に関する申し入れ

4月25日 団体交渉を行う! その2

仕業検査有効期間の見直し(要旨)

「運行を開始してから48時間を超えない期間」とされている有効期間をどの程度延伸するのか明らかにすること。

(回答) 各種データの分析等を行い、仕業検査有効期間を検討していく考えである。

本項目の議論におけるポイント **延伸の目標は72時間であり、全車種を対象に検証を行っていく。**

どの程度延伸することを目標としているのか。また、現在行っているデータ解析は、延伸目標の時間に即しているのか。また、延伸対象車種について示すこと。

72時間の延伸を目標にしている。現在行っている分析も72時間を基準にしている。全車種が対象であるが、検証結果によっては編成ごとにも変わることもある。

現在、検証している内容とその方法を具体的に明らかにすること。また、検証期間を2023年3月までと定めた根拠を明らかにすること。

(回答) 各種データの分析等に必要な時間を元に決めたものである。

本項目の議論におけるポイント

コストダウンありきではなく、安全な車両を提供することが大前提であることを確認!

分析しているデータと、それぞれの詳細・実績の期間を明らかにすること。また、摩耗品の分析方法について示すこと。

①形式毎の故障実績 ②仕業検査で発見された事象 ③摩耗品の取り換え実績 について分析している。①はA・B故障、②は軽微なものも含めて、見直しをはかった場合にクリティカルになるのかなどをみている。過去の実績についてすべての件名を分析している。期間はコロナ以前の2019年度から3年間である。万キロあたりの摩耗量を算出している。72時間に延ばしても問題ないと判断した。冬季のシビアな環境下で分析を行った。

「新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し」により各車両センターでの一日あたりの仕業検査本数がどの程度減少することを見込んでいるのか具体的に明らかにすること。

最繁忙期を見据えて、最大本数の仕業検査が各車両センターで実施できる体制を維持するべきだ!

(回答) 仕業検査については、ダイヤ設定および車両運用等により計画しているものである。必要な社員周知は行っていく考えである。

見直しに伴い、仕業検査がどの程度減ると想定・シミュレーションしているのか。仕業検査を減らしても清掃作業は発生し、入れ替え本数は変わらない。また、業務量減少により体制の変更も検討しているのか。

検討段階であり、現状示せるものはないが、シミュレーションしている。繁忙期輸送が完遂できるか等も含め、色々な要素から検討している。ならびに清掃能力とそれを踏まえた構内計画も必要であり、それらを踏まえて検討中だ。体制変更については、前提を持たず、検査本数がどうなるかを踏まえて検討している。

仕業検査の業務委託(要旨)

新幹線総合車両センターにおいて仕業検査を業務委託する目的と根拠を具体的に明らかにすること。

(回答) グループ会社の持続的成長と、効率的な業務運営を目的に業務委託を進めるものである。

本項目の議論におけるポイント **機動班としての業務は本体として残していくことを確認!**

修繕業務はグループ会社が担うのか。JR本体は機動班的な業務を担うのか。

検討中であるが、修繕業務については基本的にはグループ会社で対応していく。状況によっては機動班が対応する。機動班は残す方向性だ。

その3へ続く



申
32
号



新幹線電車の仕業検査有効期間の見直し検討等に関する申し入れ

4月25日 団体交渉を行う! その3

仕業検査の業務委託（要旨）

グループ会社社員への教育方法やスケジュールを具体的に明らかにすること。

この間エルダー社員がプロパー社員の教育を担ってきた! 昭和採用の社員が減少していく中で、技術継承がスムーズに行われる体制を構築するべきだ!

(回答) 必要な教育は行っていく考えである。

本項目の議論におけるポイント

エルダー社員が減少するなかでの教育の在り方・技術継承の重要性について認識一致を図る!

エルダー社員が減少していくことは認識している。そのなかで連携しながら対応していく。教育の重要性についての認識は一致する。

グループ会社は検査をするだけなのか。検査中に故障や不具合を発見した場合、判断するのはどこか。

ある程度修繕するまでが仕業検査だ。機動班が修繕するなどケースバイケースであるが、運用に充当するかなど、どうするかは本体（当直や指令）で判断を行う。

業務委託後、本体社員がどのように活車状態の新幹線車両の技術・技能を身につけていくのか明らかにすること。

JR 本体として「判断する仕事」にシフトしていく中で判断力の低下を招くことがあってはならない!

(回答) 必要な教育は行っていく考えである。

本項目の議論におけるポイント

即応体制の要である 派出業務を委託する考えは現時点ではないことを確認!

派出業務は残っていくのか。これまでは仕業検査で技術・技能や判断力を向上させて派出業務についていたがどのように教育していくのか示すこと。

現在、派出業務を委託する考えはない。技術交番検査や落成検査また臨時修繕などでも教育を行っていく。技術を習得する場合は必ずしも仕業検査だけではないので必要な教育は行っていく。

業務委託によって、他の車両センターの負担増とならないようにし、安全や車両品質が低下しないようにすること。

明確に業務を振り分け、適正な業務委託費で契約を行うことはJR東日本の経営としての責任だ!

(回答) 業務委託によって、他の車両センターの負担増になるとは考えていないが、引き続き、安全・品質のレベルアップに取り組んでいくこととなる。

本項目の議論におけるポイント

修繕できないからといって次の箇所に回すことはあるべき姿ではないと認識一致を図る!

業務委託によって、他の車両センターの負担増は想定しないのか。「契約内容にないからグループ会社で対応しない」とはならないようにするべきだ。

委託する以上、整備標準等に則って行うので委託によって品質が変わることはない。また、検査全般を委託するので検査が落成しないで出区するものではない。よって安全や品質は低下しない。個別の事象はケースバイケースだが、修繕できないから次の箇所に回すという考えはない。

検証運動を強化し、安心・安全な新幹線車両が提供できる体制を私たちの手で作り出そう!

組合

組合

組合

会社

会社

会社

