



公式ホームページ



公式SNS (X)

2024,08,04

No. 020

7月23日 団体交渉開催 その1

## 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

### 1. 新幹線における保線業務の見直しにおいては、異常時対応能力が低下しない体制を構築すること。

(回答) 今後も必要な訓練や教育は実施していく考えである。なお、教育に関わる全体の取り纏めや計画は企画安全グループで担う予定である。

組合

- ✓ 障害復旧体制、拠点对応、足ロスの課題を解決すべきだ。
- ✓ 事故・事象が増えている。異常時対応能力が低下する体制は認められない。
- ✓ 施策はすでに始まっている。各職場の出勤数が未だに示されていない中で、必要な要員を確保すると言われても、そうですねとはならない。年間の業務の繁閑を通じた業務量と要員の算出の考え方を示し、労使議論の時間を確保すべきだ。

会社

- メンテナンスグループ化することで庭先意識の観点が強くなる。**確認!**
- 大駅等を考慮して拠点を増やすので、結果足ロスが解消される部分はある。
- 一必要な要員は確保するという意味で異常時対応能力が低下することはないと考えている。
- ご指摘いただいた各職場の出勤数については、準備出来次第早めに示していく。 **別途提案!**

### 2. 新幹線線路設備モニタリング車が走行できない区間の検査及び本線の各種検査で明記されていない検査項目を具体的に明らかにすること。なお、これら検査を実施する際には、直轄及びパートナー会社が行えるように体制を構築すること。また、SMART-Red、SMART-Greenを個別で運用する場合は、検査時期を重複しない運用とすること。

(回答) 線路設備モニタリング車の走行有無にかかわらず、検査データ収集は、本線はJR、車両センター等はパートナー会社が原則として担う予定である。SMART-Red、SMART-Greenは全体運用を考慮し適切に計画することを考えている。

組合

- ✓ 線路設備モニタリング車が走行できない区間の直轄の検査項目を明記し、それに伴い発生する夜間作業をどの程度見込んでいるのか。
- ✓ SMART-Red、SMART-Greenの検査時期が重複すると相当な人工が発生する。また、連結運用すると給油タンクの容量が足りなくなる可能性があるが、考慮して計画すべきだ。
- ✓ レール探傷車の結果、ランク毎に3日以内や10日以内にレール交換が必要と判断され、信号のパートナー会社も急いで集められるが、再検査で問題なしとなり作業が中止になることが多々あり、問題であるため改善すべきだ。

会社

- 車両センター内はパートナー会社、東京のSTOPや分岐器の渡りの部分は直轄で検査となる。軌道変位、レール傷、伸縮継目が検査対象になる。
- 断言できないが出来る限り重複しない運用をしたい。重複するときは連結運用も考えている。その時の給油タンクの懸念は、一日の給油量を考慮して調整の範囲で対応可能と考えている。
- モニタリング車は昨年6月に導入されて以降、様々な分析を本社としても行っているが、探傷の精度が向上し、誤検知といった問題は終息傾向にある。

### 3. 本施策を円滑に遂行するため、一気通貫の計画業務の教育を十全に実施すること。

(回答) 今後も必要な教育は実施していく考えである。

組合

- ✓ 竣工検査マニュアル等、契約関係の知識を深いところまで精通しないとなかなか一気通貫とはならない。契約知識まで深く教育をしていくべきだ。

会社

- 2022年10月頃から新幹線設備部主催の計画業務勉強会を、契約業務を中心に月1回行っている。また、線路科の社員に対し、施工箇所選定や比較的簡易な契約をOJTで行っている。当初は計画科の社員が対象だったが、線路科の社員まで拡大している。しっかりとフォローするような体制をつくる。

### 4. 諸設備点検の対象設備を明確にし、点検漏れを発生させないこと。

(回答) 諸設備の点検は本設第104号「新幹線における軌陸車搬入路(軌間内常設式)の管理について(連絡)」(2017年5月10日)により指導しており、従来どおり、各職場で年間の諸設備点検の計画を立てて実施することとなっている。



公式ホームページ



公式SNS (X)

2024,08,04

No. 021

7月23日 団体交渉開催 その2

## 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

申  
43  
号

組  
合

- ✓ 諸設備点検は、実施基準に定められてない。架線垂下事故なども考慮すれば、諸設備もしっかりと検査実績などをシステム管理していくべきであり、そのために旧支社体制の通達の読み替えではなく、新幹線統括本部として改めて通達を出すべきだ。
- ✓ 体制変更は大きな変化点である。これまでの大きな事故は、その変化点に起因するものがある。その変化点への対処が事故予防に大事なところだ。実施基準にない諸設備の検査はしっかりと整理するべきだ。

会  
社

- 諸設備の点検は全社統一のリストがあり、今後新たに追加等のリスト更新があれば幹設として文書を通達し指導していく。
- ご指摘されたところは、しっかりと受け止める。

### 5. レール検査（損傷）【臨時】をJR直轄で行えるよう、要員の確保や教育体制を構築すること。

（回答）今後も必要な要員の確保と教育を実施していく考えである。

組  
合

- ✓ SMART - Green に1名、保守用車責任者と後追いのレール損傷 PRD 2名だと、勤務が組みづらくなるのでは。
- ✓ レール溶接技術を直轄に残すことを統括本部発足時に謳っている、その方針にそって教育・訓練を行うべき。
- ✓ 資格取得のゴールはどこか。溶接責任者の資格を全員となると相当ハードルが高いのではないか。

会  
社

- JR2名で継目板取り付けを行っていく。JRが探傷したあとと一緒にパートナー会社が同行するのは非効率のため、基本的にはJR2名でパーティーを組んで再探傷をしていきたいと考えている。PRDと同行しても良い。その判断は技セになる。そのための要員は確保していく。
- 探傷機械の取扱いは、基礎技術研修の中で一律に溶接技術について指導を受ける。また新入社員だけではなく、各技セの教育の場を設けている。今施策以降、再探傷が直轄に戻り定例業務になりOJTの機械が増える。
- ハードルが高いことは、我々も認識している。それに見合う研修体系をとっていく。

### 6. フレックスタイム適用外の夜間作業回数の上限を計画段階で7回/月とすること。また、連続夜間作業回数の上限を2回とすること。

（回答）勤務指定については、就業規則等に則り取り扱うこととなる。

組  
合

- ✓ 今施策で夜間作業の回数が増えることの無いように体制を整えること。
- ✓ 夜間作業が敬遠される情勢で、作時間帯という限られた時間の中で作業をしている。その前後の作業もある。体への負担は大きいことは考慮しないと真のJR東日本グループの持続的な発展や成長とはならない。回数が変わらないというのであれば、しっかりと現場に対して指導すべきだ。

会  
社

- 職場毎に検討しているが、全ての技セ・派出において大きな変化はないと考えている。
- ご指摘された通り、しっかりと社員の負担にならないようにしていきたい。

### 7. 企画（安全・教育）、勤務作成、備品や材料関係の決裁権等の業務の運用を派出においても実施できるよう体制を構築すること。

（回答）引き続き、安全で効率的な業務執行体制を構築していく考えである。

組  
合

- ✓ レールオフィスが派出になるにあたって、どのような業務があるのか。レールオフィスでやれていたことがなくなるのではないか。
- ✓ 安全と教育については、企画科長がその任を負っている。派出の特情等きちんと知ったうえで教育をすべきだ。

会  
社

- 企画（安全・教育）は技セになる。勤務作成はメンテナンスグループが作成して技セが纏める。経費の支出は現場長決済で、ソロエルの承認はメンテナンスグループが可能。材料は技セの材料負担になる。これまでも長岡や八戸派出が遂行できているので、特に問題はないと考えている。
- 共通の認識として考えている。一人の社員が全てやるのではなく、全体の力として取り纏め計画していく。

**体制変更が順次行われている中、未だに各職場の出面数が示されない！  
すべての仲間で職場の安全・技術継承、労働条件を守り抜こう！**