



千葉
地
申
22
号

「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化について」に関する団体交渉を行う!②

6. 線路設備モニタリングが故障した場合においても、現場のJR社員およびパートナー会社社員の負担が大きく増加しないよう、対策を行うこと。

- ・使用できない状態が長時間に及ぶ場合等は、予備の装置と交換する。
- ・予備の装置は東日本管内で共用。交換作業は車両センターのピット線を確保でき次第、メカが行う。
- ・データが取得できない場合の線路総合巡視は、列車巡視で代替することになる。

7. 伐採および除草、防草シート等による草木の生育予防をより計画的に行い、巡視周期の延伸後も線路、伏び、建築限界内の状態を維持・向上させること。なお、伐採および除草の困難な箇所を優先して予算配分することで、省力化および地域の皆さまからの苦情防止に努めること。また、マクラギおよび締結装置の上にある砂利を除去するなど、軌道の本来あるべき姿を維持していくこと。

- ・設備の保守管理については、今後も引き続き適切に実施していく。
- ・防草シートの施工や舗装等は、現場の要望等に基づきケースバイケースで対応していく。なお、線路内の除草は、除草剤の使用を検討していく。

除草・伐採に追われる現実を指摘し、恒久対策を現場の要望に基づき施工できるよう求めました!

8. 使用していない線路および分岐器の撤去等による設備のスリム化、足ロスの長い区間を優先した設備強化、土木構造物の防災性強化による警備対象箇所の削減・規制緩和を図ることで、日常のメンテナンスの削減、障害発生時の出動回数の削減、災害警備時の省力化を行うこと。なお、特殊な知識・技術を要さず、かつ予備材料の縮小・共通化ができる体制を目指すため、特殊な分岐器の削減および50Nレール化の推進等を図ること。

- ・不要設備のスリム化については、大規模工事に併せて実施することを基本とする（千葉駅の連動装置取り替えに併せた分岐器の撤去など）。今後も長期的な視点で実施していく。
- ・設備強化は、脱落しにくいレールボンドの導入を進めているほか、足ロスも考慮し進めていく。

9. 線路総合巡視および災害警備時、保線部門のJR社員およびパートナー会社社員が土木構造物等を目視検査することから、線路以外の構造物の基礎知識に関する教育を充実すること。

- ・保線部門では、土木設備などの「異常の有無の目視確認」として、崩れ・傾き・水の噴出の有無等を目視確認する。パートナー会社にも着眼点を記した資料を提示していく。
- ・目視確認を、新入社員等の経験のない社員のみで行うことのないよう、OJTを十分に行う。

10. 閑散線区において保線部門の災害警備をパートナー会社に移管後、これまで実施していた他系統との合同警備をどう取り扱うのかを明らかにすると共に、スムーズな災害警備を行えるよう配慮すること。

- ・災害警備における本施策の実施による保線部門と他の系統との業務区分の変更はない。
- ・閑散線区での災害警備は、JR監督員等からの出動指示を受け、パートナー会社が現地に出動する。
- ・レールスターの取扱いについては、必要な対象者に対する訓練をパートナー会社と調整していく。

11. 保線業務の基礎を身につけるため、新規採用者については技術センターに配属し、育成プランを基本とした養成を行うこと。なお、エリアセンターへの配属は育成プラン終了後とすること。

- ・エリアセンター(AC)への配属にあたっては、個々人の経験、適性、成長度合いを勘案していく。

解説：イメージとして、ACに配属となる場合は十分に経験を積むことが前提のため、経験の浅いプロフェッショナル採用の新入社員を当初からACに配属することは発生しない見込み。一方、社会人採用者は前職が保線技術者であったケースがあり得るため、経験や適性等に応じ、入社後早い段階からACに配属となるケースもあり得る。

その③に続く