



5月23日『保線部門におけるメンテナンス体制の最適化について』 (大地申18号) に関する説明申し入れ交渉開催！！その④

【烏山線の保守業務の見直しについて】

1. 業務移管に伴う直外区分について具体的に明らかにすること。

会社：修繕要否の判別を含む軌道の検査及び修繕をパートナー会社で実施する。列車巡視や、検査から修繕までの実施状況把握、計画的に実施する修繕や運転規制の解除に関する技術判断等の管理に係る業務はJRだ。

組合：線路閉鎖における5条・6条のところは？

会社：変わらない。JR立ち合いは無くなる。

組合：レール探傷車や、E a s t - i、MTT突き固めについては？

会社：レール探傷車・E a s t - iは今までと変わらない。MTTは入れないことを基本にする。

組合：異常時の際、例えば特別巡回などは？

会社：特巡は烏山線はパートナー会社に求めていく。人員が手配・確保できない場合は保技セと相談しながら、ケースバイケースもあると思う。

2. 認定制度の必要性や具体的内容及び、その資格の取得対象者について明らかにすること。

組合：どこまで認定制度を広げるのか？協力会社まで広げるのか？

会社：いわゆるパートナー会社のところと、JRからの出向者を対象にする。

組合：全員が持つことはないのか？

会社：検修については作業するグループに1名いればよい。

組合：認定制度を取得させる人数は？

会社：C講習13名、総括技術者もいるのでトータル16名になる。

組合：7月1日までに取得させるということで良いか？

会社：そうだ。

3. 業務移管に伴う保守業務の引継ぎ等、パートナー会社への教育・指導方法について明らかにすること。

会社：宇都宮保線技セ、支社、関係するパートナー会社で説明会を実施していく。

組合：説明会と、出向があれば、出向者がフィールドレベルと一緒に教育・指導していくということで良いか？

会社：そうだ。

【保線部門の技術支援体制の再整理について】

1. 技術支援体制の再整理について、見直しを行う根拠及び具体的内容を明らかにすること。

会社：技術教育科を配置してきて技術教育を中心に、一定程度定着したと考えている。各保線技セに教育担当者もいるので、今後は技術支援に特化して適正な業務支援を行ってもらおう。

組合：技術支援体制、代表技セがコンパクトになる。現場にあった教育体制が重要だ。技術と知識を持った先輩方が退職する。現場に適合した教育体制、技術支援を行うべきだ。

会社：認識は一致する。

組合：本体エルダーもしっかり配置して、保線という特有の技術・知識を職場にしっかり残すことが大事だ。本交渉でもしっかり議論していく。

技術・知識をしっかり継承できる体制と安全が担保できる施策を目指そう！