

申22号「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化」に関する説明交渉(第2回)を行う!①

【閑散線区の保守業務の見直しに関して】

11. パートナー会社に移管される業務と、今後もJRが行う業務を明らかにすること。また、JR・パートナー会社双方の技術力維持のための方策を明らかにすること。
14. 集約される一部保線技術センター、新設されるエリアセンターの配置箇所、規模、所掌する業務内容、異常時対応の体制、これらに関する業務フローを明らかにすること。
 - **パートナー会社へ移管するのは**
 - ① 修繕要否の判別と修繕方法の選択…仕様やルールに則り、要否を振り分ける業務。判断はJR。
 - ② 徒歩巡視、分岐器検査(保守・機能状態)、マクラギ検査、道床及び路盤検査。
 - ③ 異常時はこれまで通り、JRからの指示で現場に行ってもらおう。運転再開等の判断はJRで行う。
 - **閑散線区の保技セを「エリアセンター」化し、組織上(隣接する)保技セの下に置く。これまでの保技セ業務のうち、契約業務は保技セへ、線路を見る業務はパートナー会社へ移管となる。**
よってエリアセンターの業務としては、現行の保技セの計画科のうち監督業務、企画安全科の業務、線路科のうち管理業務が残る。(保技セの科を残すのではなく、担務化する予定)
 - **配置箇所や要員などは今後地方での議論。**
 - **閑散線区がない(少ない)東京、横浜、八王子、大宮支社ではエリアセンター化は考えていない。**
12. 認定線路技術者制度を創設する目的、対象者、この資格によって行う事のできる業務、既存の部内資格との関連性について明らかにすること。
 - **11項で回答した業務をパートナー会社で行うため、軌道工事管理者と線路検修責任者の両方の資格を持つ者を資格認定する予定。**
 - ① 一般資格…3~7年以上従事者で、各種検査や最初の起案者としての資格
 - ② 上位資格…10年以上の従事者で、エリアセンターへの起案承認、一般資格者の取りまとめを行う。
 - **認定は主にパートナー会社社員、JRからの出向者を考えているが、軌道会社社員を拒むわけではない。**
 - **施設協会に資格認定・講習の運営をお願いしており、講習や最終的な認定について、当面はJRとして関与していく予定。講習は本社・支社の保線課や代表保技セが行い、エリアの特情なども話す。**
13. 移管拡大によって解消される業務を明らかにすること。
 - **これまでパートナー会社が検査結果を報告、JRでも現場に行って確認し要否判定を行っていたのが、今回パートナー会社で修繕の計画まで行うので重複が解消される。**
 - **今後もJRとして判断にあたり、現場を見ることが必要であれば、現場を見に行く。**
 - **契約業務は保技セに集約となるが、現場から遠くなることのデメリットは無いと考えている。また今回の移管拡大によって業務が増えることは想定していない。**
15. 廃止される派出について明らかにすること。
 - **派出を配置してきた経緯は 1. 足ロスの解消、2. 庭先意識をもった線路管理で、主に線路科業務を行ってきた。今回パートナー会社へ線路管理(線路科業務)を移管し、JRとして現場的業務がなくなることから閑散線区において派出を廃止する。(廃止箇所などは地方での議論)**
 - **閑散線区において、これから線路管理を担っていくのはパートナー会社であり、派出とセットで配置されてきたパートナー会社の拠点は、派出廃止後も基本的にこれまで通りの配置とすることでパートナー会社には概ね理解を得ている。**