

# 業務部速報

No. 83

発行 18. 4. 9

JR東労組 業務部

## 申23号「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化」に関する基本交渉を行う！ その①

本日、申23号の第1回団体交渉を行いました。前段に、保線の将来を決める施策であり、東労組の提起を受け止め、必要と判断した所は修正すること。一部職場では交渉前に施策内容が説明されていることから、「施策実施に関する確認メモ」に則り取り扱うことを強く求め、議論を行いました。議論の要旨は以下の通りです。

### 第1項 省力化、省メンテナンス化に資する設備改良を、今後10年を目標に完遂すること。その際は、線区等線の低い箇所から重点的に行うこと。

**PGマクラギ化と締結装置の線ばね化(バンドロール)は2030年代で終わらせる。**※約220万本線路形状等に合わせてロングレール化する。弱小レール(30kg,50PS)は解消させる。機械化で5人施工を2人にしたり、設備強化で施工量を減らして、最適化していく。

### 第2項 線路保守業務を安全かつ効率的に行うために、設備の簡素化、省力化、昼間施工間合の設定、集中リフレッシュ工事などを積極的に行うこと。

設備のスリム化は、構内の分岐器や待避線、貨物の留置線などを行ってきた。ダイヤ改正の都度、運車部や貨物会社と少しずつやってきた。**間合い確保は引き続きしていく。**リフレッシュ工事は調整や代替交通確保が大変だった。設備強化も進み必要性は低くなった。旅客と貨物が走る線区は特に厳しい事は承知している。2時間は確保できるようにしていきたい。

(組合) 夜勤回数の上制限(13回以内)や、多客期の特認工事はやめるべきだ。ある調査では、最近では賃金より自分の時間を大事にする傾向が出ている。

(会社) **夜勤が多いと社員の定着を阻害する要因になり得る**という認識はある。女性社員の拡大や、働き方改革など社会の要求も考えて検討していく。

### 第3項 パートナー会社の施工能力確保と健康促進のために、4週8休制度の設定を全面的にサポートすること。

従業員確保の課題はパートナー会社も認識している。日給制から月給制に変えたり取り組んでいる。JRとして工事発注の平準化や余裕のある工期を設定し、作業効率の上昇でゆとりを生み出していく。施工費は毎年ヒアリングしており、一方的に押しつけていない。**保線を魅力ある職場にしていく。**

(組合) 年頃の子供が居れば土曜日に休みがほしいという声もある。年末年始に特認が入れば帰省も出来ない。間合いや請負費など**環境整備はJRの責務だ。**

(会社) どこに休みがあると良いかは意見が分かれる。完全閉所は厳しいが**お互いにハッピーになれるようにサポートしたい。**マンションの現場とは条件が違う。何が出来るか引き続き検討していく。

### 第4項 本施策実施に当たっては、出向を前提にした要員運用を行わないこと。また、いわゆるキャリアパスを行わないこと。

**本施策においてもキャリアパスは行わない。**出向が発生するときは、労働条件に関する協約206条に基づき取り扱う。**本施策でパートナー会社の業務量が多くなるから出向するという事では無い。**出向は判別業務等の**技術的な指導が主眼**である。エルダーや出向希望者がいれば任用の基準に基づき対応する。

その②へ続く