

幹本申12号(9月12日)

「新幹線総合車両センター業務の一部委託について」に関する交渉を行う①!

1. 仕業検査有効期間の変更について、実施目的およびメリットを明らかにすること。また、実施時期を2023年9月28日以降とした理由を明らかにすること。

(会社) 持続的で効率的な検査体系を構築できるメリットがある。幹総セは委託に伴って仕業検査体制の見直しを行う。他車セは今後、新しい検査体制を検討していくことになる。

(組合) この時期に有効期間の変更を行う目的は何か? 仕業検査の委託と関連性はあるのか?

(会社) 委託とは別の施策だ。規程改訂や準備が整ったことから9月28日実施とした。また、今後の体制見直しに向けた検討、輸送障害時の弾力性向上などを考慮して決定した。

※仕業検査委託のために、有効期間を延ばす(工事量を減らす)ことが目的ではないことを確認!!

2. 仕業検査有効期間の変更について、安全と品質を確保できるという結論に至った根拠を明らかにすること。また、全車種を対象とした理由、JR北海道・JR西日本所属車両の取扱いについて明らかにすること。

(会社) 車両形式ごとに「加修実績」「故障実績」「摩耗品取替実績」について分析した結果、これまでと同等の安全・品質を確保できるという判断に至った。雪害検証も行っている。

(組合) 交検や全台検周期延伸のように、テストカーによる検証を行わなかったのはなぜか?

(会社) 仕業検査と定期検査は、検査目的や位置づけが異なる。そのため、前者は過去のデータ分析による検証を実施、後者はテストカーを用いて耐久性や信頼性の検証を行った。

3. 仕業検査有効期間の変更に伴い、新幹線総合車両センターおよび各新幹線車両センターの仕業検査の最大施行本数を明らかにすること。

(会社) 運用が変わらないので、仕業本数は大きくは変わらない。幹総セは体制変更に伴い最大施行能力が15→10本になる。他車セは体制変更がないため、施行能力は変わらない。

4. 仕業検査有効期間が変更されることから、委託時期を変更し、当面の間はこれまで通りJR本体で仕業検査を施行すること。その上で、本運用において安全・品質に問題がないことを検証してから部外委託を実施すること。

(会社) 有効期間変更と委託時期がラップすることによる懸念や弊害はないと考えている。

※有効期間変更と仕業検査委託を同時期に実施しても「リスクはない」と会社は回答!!

5. 自動放送装置ROM変更、E956形列車無線外観検査(通話状態の確認)について、担当箇所を明らかにすること。また、異常時対応や臨時修繕時の直外区分の線引きについて、会社の基本的な考え方を明らかにすること。

(会社) 機動派出Gで対応することになる。無線の通話試験は資格が必要なため、E956外観検査のみJRで対応する。引き続き、検査方法や規程については検討していく考えだ。

(会社) 仕業検査の項目や検査時間内にクローズできる不具合は請負会社、それ以外のケースは機動派出Gで対応する考えだ。輸送管理科当直が直外区分の判断を行うことになる。

幹本申12号(9月12日)

「新幹線総合車両センター業務の一部委託について」に関する交渉を行う②!

6. 部外委託に伴い、仕業検査体制が4名1班に変更になることから、新たな体制での教育・訓練スケジュールおよび各担当の業務分担について明らかにすること。

(会社) 現在も一部の仕業検査は4名1班体制で実施しており、OJT教育の中で経験しているため、新たに訓練を行う計画はない。検査時分は、現在の4名体制パターンと同じだ。

7. 部外委託に伴う要員配置の変更および出向等については、本人希望を最大限に尊重した上で公正・適切に実施すること。また、組合員・社員のモチベーションが低下しないように十分配慮すること。

(組合) 見極め人数と出面数に乖離がある。10月1日時点で仕業検査を施行できる人数は?

(会社) 見極め完了は10名だ。過去の技術交流で仕業検査を経験したメンバーも数名いる。

(組合) 委託教育と技術交流は目的が異なる。過去の経験者には必要な教育を行うべきだ。

(組合) 出向や異動については、本人の希望を最大限に尊重し、十分なケアをお願いしたい。

(会社) 任用の基準による。全てが希望通りとはならないが、社員のフォローは行っていく。

※出向の目的は「技術継承」「教育指導」であり、出向前提の委託ではないことを確認!!

8. 部外委託に伴い当直業務や機動派出Gの負担増加が懸念されることから、技術管理Gを強化し、科全体でフォローできる体制とすること。また、委託後も請負会社に対して必要な教育訓練を実施し、新幹線の安全・品質向上に取り組むこと。

(会社) 機動派出Gが1名増となる。今のところ、技術管理Gの体制強化は検討していない。

(組合) 各Gの負担が増えないように、適宜状況を確認した上で必要な対策を行って頂きたい。

9. 部外委託に伴い教育フィールドが減少することから、会社としてJR社員の技術力・判断力をどのように維持・向上させていくのか考え方を明らかにすること。

(組合) 今後、活きた車両を扱ったことのない社員が、当直や派出・機動業務を担うことも想定される。若手社員のライフサイクル、教育をどのように進めていくのか?

(会社) 委託後も機動派出Gを担当する社員には、仕業検査の教育を実施していく考えだ。

(組合) 仕業検査は委託となるが、組織再編に伴い輸送管理科と交検が統合となる。JR本体の技術レベル向上、社員のモチベーション向上につながるような取組みをお願いしたい。

10. 監督科および委託会社に非破壊試験技術者資格を有する社員を育成・配置すること。また、車軸探傷装置の維持・管理ができるJR社員を継続して育成していくこと。

(会社) 必要な教育は今後も継続して実施していく考えだ。また、資格は必ずしも必要だとは考えていないが、要望があったことは幹総セと共有したい。

**「幹総セで働く仲間」と「新幹線の安全・品質」を守るため、
新幹線協議会と連携して検証運動を推し進めよう!**