



## 「新幹線における保線業務及び組織の見直しについて」に関する申し入れ①

### 幹本申3号

1.本施策で一気通貫業務化したことによる成果と課題を明らかにすること。

#### 回答：

検査・判定・計画・工事のPDCAサイクルを一気通貫で実施したことで、社員一人ひとりのやりがいと成長、活躍の場が創出されていくものと考えている。

#### ○主な議論内容

組合〉やりがいとはどういったものか。

会社〉スケジュールなどを柔軟にやれるようになる、業務の高度化を誰もが出来るようになっていること。

組合〉現時点の課題はあるか。

会社〉大枠で大きな支障はないと考えている。

組合〉工事経験のない社員が半数以上在籍している現状もある。現場OJTを通じて苦労しながら進めている。経験を積まなければならない課題があると考えます。

会社〉業務変化の過渡期であり、新しい業務に慣れるまでご苦労を掛ける。OJT等フォローしていく、研修の窓口を広げて、勉強会や相談できる体制をつくっていく。

2.本施策が実施されている新幹線保線設備技術センター及び各新幹線保線技術センターの施策実施前と施策実施後の夜勤日数を明らかにすること。

#### 回答

夜勤回数について、昨年度の同月と比較したところ大きな変化はない。

#### ○主な議論内容

組合〉夜勤回数は減っているのか、増えているのか。

会社〉夜勤回数は減っている。分岐器機能検査等の効率的な夜勤の組み方によって、回数が減り、スマートレッド業務を行ったりしているため、若干減ってきている。

組合〉減ってきている中で、教育的な工事立会など必要な夜勤はできている認識でいいか。

会社〉現場で出来ていると認識している。

その②へ



Nº11

2025年9月19日 発行  
JR東労組新幹線協議会  
発行責任者 伊藤 千恵蔵

# 「新幹線における保線業務及び組織の見直しについて」に関する申し入れ②

## 幹本申3号

3. モニタリング車の測定結果により、調査や緊急修繕等により実施した  
臨時の夜勤日数を明らかにすること。

### 回答

測定結果により、臨時の対応が必要となる場合があるが、計画されている夜間作業等を活用することで臨時の夜間作業が発生しないように努めている。

### ○主な議論内容

組合〉 臨時の夜勤は発生しているのか。

会社〉 ゼロではないが、初期不良などで対応したこともある。減少傾向にある。スマートレッド等の改良で発生しないように考慮していく。

4. 新幹線保線設備技術センター発足の成果と課題を明らかにすること。

### 回答

新幹線保線の中核を担う現業機関となり、より効率的な業務執行体制になった。また、現場社員が企画業務に携わる機会が増え、社員の活躍の場の拡大にもつながったと考えている。

### ○主な議論内容

組合〉 現場社員とは誰を指すのか。

会社〉 支社ビル内で業務している社員。

組合〉 一つの現業区とした意味に疑問の声がある。

会社〉 業務の中身が異なるので他の技セと同じ位置付け、同じ繋がりである。

組合〉 異動の取扱いはどうか。

会社〉 旧大宮幹保、支社ビル間は担務変更、東京ルールオフィスは発令行為となる。

5. 新幹線線路モニタリング車による線路検測を実施する際は、保守用車責任者と補助者の2名体制を基本とすること。

### 回答

運転操作及び検測作業を請負会社が実施するため、保守用車責任者で対応可能と考えている。

### ○主な議論内容

組合〉 社員1名体制ということか。

会社〉 教育、乗り継ぎなど全ての場合で一人で出来るとは考えていない。現場特情を踏まえて実施していく。

組合〉 現場判断でいいということか。

会社〉 そうだ。

その③へ



№12

2025年9月19日 発行  
JR東労組新幹線協議会  
発行責任者 伊藤 千恵蔵

# 「新幹線における保線業務及び組織の見直しについて」に関する申し入れ③

## 幹本申3号

6. 高崎新幹線保線技術センター、新潟新幹線保線技術センター、長野新幹線保線技術センターに配置する派遣スタッフの業務内容を明らかにすること。

### 回答

技術的判断が必要な業務や承認行為以外の業務を担っていただく。

### ○主な議論内容

組合〉導入の目的は何か。

会社〉社員が技術的な業務に集中できるようにするためである。

7. レールオフィスを軽井沢に設置する根拠を明らかにすること。

### 回答

移動時分や駅構内の設備などの条件を総合的に判断し決定している。

### ○主な議論内容

組合〉軽井沢の理由は何か。

会社〉本所からの移動時分、軽井沢には分岐器がある、冬期対策含めて決めた。

組合〉様々改善の声があるが、予算配布してもらえるのか。

会社〉他技セとの優先順位を付け、要望を挙げてもらいながら検討していく。

8. 現在までに発生した新幹線線路設備モニタリング車の故障内容と件数を明らかにすること。また故障等により走行できなくなった場合のリスク管理と検査体制について明らかにすること。

### 回答

現時点の新幹線設備モニタリング車が走行不能となる故障は発生していない。なお、故障時の考え方は、業務マニュアルに示し各職場に周知している。

### ○主な議論内容

組合〉故障や自然災害で走行出来ない時、人間系で出来るという判断の根拠は。

会社〉故障がゼロではないため、予備を1台持っている。それでも出来なければ人間系となる。

9. 新幹線線路設備モニタリング車で検出できない検査項目についての将来展望を明らかにすること。

### 回答

引き続き、研究開発を継続しながら測定可能な項目を増やしていく。

### ○主な議論内容

組合〉研究開発とは具体的に何にか。

会社〉スマートレッドで測定可能な新しい項目、精度の向上、ロジックの改修で判定結果の改修等進めている。

組合〉改めてJRへ直轄化した検査業務の理由は。

会社〉技術力の向上、現場を見て確認する管理のプロづくりである。