

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その①

【共通】

1. 「設備部門におけるメンテナンス体制の再構築」及び「設備・電気部門におけるメンテナンス体制の改善」の成果と課題について明らかにすること。
(会社) 電気のメンテナンス体制は2001年の再構築、2010年の改善により、設備強化・自動化・装置化・検査体系・工事制度の再構築、業務区分の適正化等を実施してきた。この結果、安全・安定輸送の確保に一定の成果を上げている。
引き続き、ベテラン世代の退職が進み、新規採用による要員確保が一層困難になることを踏まえ、さらなる効率的な業務運営が課題となる。

<会社>

- ◆設備強化の達成率について、新型バネバランサ化は約半数、主信号機LED化は7割、電子連動化は6割、電子踏切化は5割、信号煙管のLED化はほぼ完了、信号機器室の雷害対策については被害が減ってきており効果が出ていると認識している。電気転つ機強化は首都圏を中心に行っている。変電所配電盤のME化、高圧配電線の絶縁電線化、軌道回路強化は手元にデータがない。
- ◆インテグレート化は線区ごとに優先順位を決めて行ってきたが、用地問題や施工環境等の影響で遅れている。籠原や東鷲宮のがいし事故があったので東京100km圏についてはスピードアップしていきたい。今後は調査設計を出して早く準備ができたところから進めていく。
- ◆設計時のパートナー会社技術支援制度導入は、直轄の設計能力が低下したということではない。パートナー会社からの支援を制度で活用できるとしただけ。今までやっていた部分もあるが、コンプライアンスの面から制度として整備することとした。
- ◆今まで外観検査などを行ってきたが、モニタリングを活用することで、不具合箇所のみをピンポイントで見に行くので、効率的に現場へ行けるようになる。
- ◆現場に行く機会は増える。積算業務の簡素化などで機会は生み出せる。
- ◆設備強化等により異常時対応の機会が減ってきているので、全社にVR訓練設備等を導入していく予定。
- ◆設備強化の達成率でデータがないものは回答の仕方も含め検討する。

【共通】

2. 現段階に今施策を実施する根拠について明らかにすること。
(会社) 「変革2027」を達成するために、人口減少等の経営環境の変化を踏まえ、危機感を持ち電気部門の変革を実施していく。

<会社>

- ◆急激な人口減少等を見据え、実施することとした。
- ◆新幹線と在来線の実施時期が異なる理由は、新幹線は1年程度系統間教育を行うため、2020年度上期とした。
- ◆在来線は業務引継ぎと現場のOJTで賄えると考えている。

【共通】

3. 施策実施後に想定されるメリット、デメリットについて明らかにすること。
(会社) 最新技術の導入を積極的に行い「設備のシステムチェンジ」「スマートメンテナンス」「工事の機械化・効率化」を3本柱として、業務を抜本的に変革し、安全の確保をベースに「技術的な判断業務に注力」する働き方を実現するとともに、引き続き、効率的で効果的なメンテナンス体制を構築していく。

<会社>

- ◆メリットと言われれば、効率的で効果的なメンテナンス体制となること。
- ◆変化に伴い不安感が発生するが、教育等で取り除いていく。デメリットとは考えていない。
- ◆移管後の障害復旧についてはTEMSとの関係が大事になる。TEMSでタブレットを配備してもらい、JRと同じような環境が持てるように、また、少しでもダウンタイムを減らしていくようにしていく。

その②へ

業務情報

J R 東労働組合【業務部】

発行 2018年 12月21日 No.16

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その②

【共通】

4. 電気部門におけるメンテナンス体制の将来展望について明らかにすること。

(1)新幹線 (2)在来線 (3)給電

(会社) システムチェンジやスマートメンテナンスの導入により、メンテナンス業務の変革をめざし、効率的で効果的なメンテナンス体制を構築していく。

<会社>

◆新幹線は、新幹線専門の技セを作り技術力を深めていく。当面は今回の体制を考えている。

◆在来線は今回の体制のなかでしっかり業務運営をしていく。

◆給電においては今回、川崎発電所は当直体制を見直す。信濃川発電所では大きな課題があり対策を行ってきた。今後もコンプライアンスも含めて考えていく。

【共通】

5. 電気部門における技術者の将来像について明らかにすること。

(会社) JR社員は設備管理のプロとして、検査から修繕、確認までの一連の流れを確実に管理・実行し、技術的な判断業務を適切に実施できる技術者をめざす。

<会社>

◆新幹線と在来線に分かれる点はあるが大きくは変わらない。基本的な教育の考え方も変わらない。

◆スマートメンテナンスのデータを分析して故障の予兆を適切に判断できる技術者を育成していく。

◆現場に行く機会が減るとは考えていない。現場の裁量で十分できる。業務の簡素化で時間は作れる。行く時間をいかに作っていくか。現場に行く意思があれば行ける。

現場に行く機会は減らない

【共通】

6. 首都圏及び地方におけるメンテナンス体制の具体的な考え方について明らかにすること。

(会社) 首都圏と地方圏、新幹線と在来線、地域特性・線路環境等を踏まえ、パートナー会社と一体となって「水平分業」を更に進め、メリハリのある効率的なメンテナンス体制を確立していく。

<会社>

◆電気部門はこれまでも効率的なメンテナンス体制をとっており、線区グレードを基準とした効率的な体制はつくれないと考えている。今のところ線区グレードを基準とした業務移管の考えはない。

◆委託拡大の考えは現時点ではない。

◆他システムとの連携は今までと変わらないが、移管した箇所についてはグループ会社と一体となって業務運営していることを理解してもらえるようにしていく。

【共通】

7. 今後の新幹線・在来線相互間における異動の考え方について明らかにすること。

(会社) 異動については、任用の基準に則り取り扱うこととなる。

<会社>

◆軸足は新幹線、在来線と別になるが、相互間の異動はあり得る。頻繁にあるとは考えていない。

◆新幹線職場の所属は新幹線統括本部になる。

◆希望を聞くことについては必ず行うとはならない。必要に応じて、日頃の業務のなかでも行っている。面談という形をとるとは限らない。

◆新幹線新組織は支社の概念がないので、家族の介護等の理由で支社間異動ができる公募型の対象にはならない。ただし、希望は聞いていく。

相互間異動はある

その③へ

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その③

【共通】

8. 今後の出向社員及び新規採用社員の配属等に対する考え方について明らかにすること。
(会社) メンテナンスセンターの一部業務の移管等を踏まえ、パートナー会社への業務指導・支援等を目的とし、JR社員のパートナー会社への出向を予定している。
採用については、今後とも優秀な人材の確保に努めていく。

<会社>

- ◆新幹線においてはパートナー会社への業務指導・支援等を目的とした出向は考えていないが、他の一般的な出向はある。
- ◆出向の規模については各支社で検討していくもの。出向期間については規定等に則り原則的に行っていく。
- ◆新規採用については各支社で採用したのちに新幹線、在来線に振り分けることで現段階では考えている。

【共通】

9. 現行における夜間作業が非効率であるとする根拠について明らかにすること。
(会社) 世間一般の昼間作業と比較し、夜間作業は作業時間の限定や作業効率の低下が発生するためである。

<会社>

- ◆昼間に列車が走っているので、夜間にしかできないもの、やらざるを得ないものはある。
- ◆夜間行っていたものを昼間に行うのではなく、夜間行っていたものでスマートメンテナンスで置き換えられるものは置き換えていくことで、夜間作業を減らしていく。

【共通】

10. 施策実施までの具体的なスケジュールについて明らかにすること。
(会社) スケジュールについては、先の提案で示した通りである。

<会社>

- ◆社員説明については資料を11月22日にスマートカタログにアップしてきた。また、本社幹部も各現場で説明を行っている。各現場で最適と思う時に行いたいという思いもあるので説明の時期が異なることはある。
- ◆設備管理システム等の変更はTEMSと基本的な考え方を詰めて各支社に周知する。
- ◆停電計画等は検査周期の期崩れが発生しないようにしていく。最終的な責任はJRにあることは変わらない。
- ◆規定類の改定は該当するものを洗い出し、順次改定をしていく。

【新たな新幹線体制の確立】

1. 新幹線の新組織発足に伴い変更となる部門について明らかにすること。また、全体の組織図を示すこと。
(会社) 基本的には新幹線に関わる「本社」「支社」及び「新幹線運行本部」の機能を集約した業務となることから、電気部門の新幹線に関わる部門が変更となる。

全システムでの体制変更が明らかに

<会社>

- ◆「新幹線業務の変革について」の中で示している通り、電気部門以外のシステムは2019年4月で体制変更となる。電気部門についてはシステム間教育を1年程度実施するため2020年度上期となる。
- ◆組織図については「新幹線業務の変革について」で示しているもの。

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その④

【新たな新幹線体制の確立】

2. 本社等新組織、技術センターに配置する部署・グループについて明らかにすること。また、各担当業務を明確にすること。

(会社) 新設される新組織には、新幹線電気ネットワーク部(仮称)を配置することで検討しており、現在、本社・支社等が行っている新幹線に関わる業務を行うこととなる。また、技術センターに配置するグループは、企画・管理G、総務G、安全指導・保安G、専門技術G(電力:電路技術、変電技術、信号通信:信号技術、通信技術)とすることで検討しているが、今後も状況を踏まえ見直していく。

<会社>

- ◆新幹線統括本部の部署については「新幹線業務の変革」に記載している通り。それ以外にはない。
- ◆技セの担当業務は、企画・管理G、総務G、安全指導・保安Gについては従来と変わらない。専門技術Gは保全と工事設計を行う。

【新たな新幹線体制の確立】

3. 本社等新組織、技術センター、拠点メセ、メンテナンスセンターにおける業務区分と管理職及び一般職の配置の考え方について明らかにすること。

(会社) 新設される新組織は、基本的には新幹線に関わる「本社」「支社」及び「新幹線運行本部」の機能を集約した業務となる。電気部門の新幹線に関わる各技術センターは、従来の支社境界を越えて、東北、上信越、首都圏のエリアを管轄する。

なお、社員の運用については、任用の基準に則り取り扱うこととなる。

<会社>

- ◆新幹線統括本部、技セ、メセの業務区分は今までと考え方は変わらない。
- ◆拠点メセの業務はメセの業務の他に支社との連携、調整業務を行う。副所長等を配置し、調整業務ができる体制にしていく。
- ◆現在の在幹メセについては分けるという考えに近いところもあるが、新幹線のメンテナンスに適した人員配置をしていく。
- ◆メンテナンスセンターには管理者としてメセ長を配置する。

【新たな新幹線体制の確立】

4. 新たな新幹線体制における事務担当者の配置の考え方について明らかにすること。

(会社) 各支社と新幹線新組織で個別に整理していく。

<会社>

- ◆技セ総務Gの業務区分は、各支社の実情を踏まえて支社と新幹線統括本部で調整していく。
- ◆配置や担当者については各支社と調整し、2020年までの間に定めていく。
- ◆最も業務運営が効率的に行える配置を考え、首都圏の技セは大宮に置くとした。

【新たな新幹線体制の確立】

5. 新組織の発足に伴う広域異動の有無等の考え方について明らかにすること。

(会社) 異動については、任用の基準に則り取り扱うこととなる。

エリア外異動もある

<会社>

- ◆頻繁に遠いエリアに人を動かすことが施策の趣旨に合致するかという点も踏まえながら検討するが、狭いエリアに運用が限定されることは考えていない。
- ◆新幹線統括本部の中の箇所を異動すれば転勤ということになる。

その⑤へ

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その⑤

【新たな新幹線体制の確立】

6. 廃止となる技術センター及びメンテナンスセンターの判断基準について明らかにすること。

(会社) 新幹線業務に特化し、電力、信号通信で最適な技術センター、メンテナンスセンターの配置を検討し判断することとなる。

<会社>

- ◆廃止という考えではない。ゼロベースで最適な配置を考えた結果である。
- ◆説明資料に(案)とあるのは、メセの配置は各支社での判断になる部分もあるためである。

【新たな新幹線体制の確立】

7. 技術センター、拠点メセ、メンテナンスセンター事務所の配置の考え方について明らかにすること。また、電力及び信号通信における配置図を示すこと。

(会社) 新幹線業務に特化し、電力、信号通信で最適な技術センター、拠点メンテナンスセンター、メンテナンスセンターの配置を検討し判断することとなる。

<会社>

- ◆事務所を新たに作るか間内改良を行うか等は各支社で検討してもらう。事務所の場所はエリア内で探せばあると考えている。
- ◆在幹混合メセは所属する組織が違うことから、間内改良等で別の部屋にすることが基本となる。

【新たな新幹線体制の確立】

8. 拠点メセ及びメンテナンスセンターの保守エリアについて明らかにすること。

(会社) 保守エリアの詳細については、各支社等で定めることとなる。

<会社>

- ◆保守エリアは各支社と新幹線統括本部で決めていくことになる。ただし、今までの支社境界は変更せず、支社境界とメセ境界は合わせていく。

【新たな新幹線体制の確立】

9. 支社主管課の新幹線に係わる業務の今後の考え方について明らかにすること。

(会社) 新幹線新組織発足に伴い、基本的には新幹線に関わる支社機能は集約されるが、電気部門は、2020年上期の新幹線体制の変更と同時に実施する予定である。

<会社>

- ◆支社で行っていた業務は新幹線新組織のなかで行う。どこで行うかはこれから決めていく。支社からは外れる。

【新たな新幹線体制の確立】

10. 総合技術者の育成を行う根拠と具体的な考え方について明らかにすること。

(会社) 2019年度初から1年程度をかけて、研修及びOJT等を組み合わせ、総合技術者育成のための系統間教育を適切な箇所を実施する。また、業務上必要となる資格取得を目的とした教育を実施する。

<会社>

- ◆最低限の業務運営ができるレベル、検査業務と異常時の初動対応ができることを条件に教育していく。その後も必要な教育は行っていく。
- ◆新白河研修センターでの集合教育と現場でのOJTで行っていく。本社、支社、現場主催で研修を行うこともある。
- ◆現在でも研修中の社員の業務は職場でフォローしながらできているので、今後も可能と考えている。
- ◆資格取得において、例えば通信の業務では第1種陸上特殊無線が必要となるので、取得できる教育を行っていく。

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その⑥

【新たな新幹線体制の確立】

- 1 1. 外注検査における一部直轄化の具体的な内容について明らかにすること。
(会社) 新幹線変電所等のき電用遮断器の検査や保全巡回等である。

<会社>

- ◆新幹線変電所のき電用遮断器検査と保全巡回をベースに進めていく。すべての変電所が対象になる。保全巡回の他に個別検査も考えている。今のところ他に拡大することは考えていない。
- ◆総合技術者の育成を目的として外注検査の一部直轄化を行う。

【新たな新幹線体制の確立】

- 1 2. 新幹線・在来線双方に跨る設備の財産及び保守区分の考え方について明らかにすること。
(会社) 保守区分に合わせて財産も区分していくことを基本とする。ただし、建屋付帯設備等で財産分割が困難な設備については、各支社と新幹線新組織で個別に整理していく。

<会社>

- ◆財産区分の基本的な考え方は本社で作っていくが、系統ごとの違いもあるので各支社で決めることとなる。
- ◆電気部門以外は2019年4月で新幹線体制が変更になるので、他系統に関わる部分はそこに合わせて変更することもある。
- ◆現行から変更となった場合は他系統も含めて周知していくしかない。決まり次第順次知らせていく。

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

1. 技術センター及びメンテナンスセンターを統廃合する根拠と判断基準について明らかにすること。
(会社) 今回メンテナンスセンターの業務の一部をパートナー会社に移管するのは、東京100km圏及び新在区間を除いた地方線区である。
統廃合エリアの管理業務を管理メンテナンスセンターで行うことを踏まえ、大規模拠点駅を中心に、地方線区のメンテナンスセンターを適切に配置する計画である。

<会社>

- ◆厳しい現状を踏まえ今後の効率的な業務運営を考えた結果である。管理メセはリスク管理等を踏まえ大規模拠点駅を中心に配置した。
- ◆TEMSも保守業務のノウハウを高めてきてもらっている。移管しても大丈夫なレベルと考えている。
- ◆移管エリアでJRが対応する場合もあるため、ある程度ダウンタイムを抑えられるような配置とした。
- ◆メセがあったところにTEMSのSCが必ずできるわけではない。

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

2. 技術センター及び管理メセの業務区分について明らかにすること。
(会社) 業務区分は基本的には変わらないが、管理メンテナンスセンターでは、統廃合エリアの管理業務を行うこととなる。

<会社>

- ◆管理メセは移管されるメセの管理業務を行うことになる。
- ◆メセが行っていた業務が管理メセとTEMSに分かれるところはあるが、ロスを最小限にするためにJRとTEMSが連携していく。設備管理システムは必要な改修をしながら業務運営ができるようにしていく。

業務情報

J R東労働組合【業務部】

発行 2018年 12月21日 No.21

申1号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ 第1回目交渉を行う！ その⑦

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

3. 管理メセ及びパートナー会社に移管する業務内容について具体的に明らかにすること。

(会社) 在来線のメンテナンスセンター業務をパートナー会社へ一部移管するが、パートナー会社へ移管するのは保守業務であり、設備管理の最終判断である管理業務については、隣接の管理メンテナンスセンターに移管する。

<会社>

- ◆従来の業務内容と変わらない。管理メセ不在時の対応も変わらない。
- ◆作業時に緊急を要する異常を発見した場合は指令と連携して対応することには変わりはない。

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

4. TEMSにおけるサービスセンターの配置箇所及び社員構成について明らかにすること。

(会社) パートナー会社では、各支社・エリアごとに拠点を適切に配置していると認識している。なお、パートナー会社における社員構成については、各パートナー会社で管理することとなる。

<会社>

- ◆今回の移管先会社はTEMSとなる。ただし、これから先もTEMSとは限らない。
- ◆TEMSへは移管に対して必要な体制を確保することやタブレット等のツールを配備することをお願いしている。
- ◆信号技術者等の資格取得者はプロパーの方を中心に増えてきている。
- ◆今回サービスセンターの場所が急に動くということはない。

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

5. JR社員が行う設備管理の最終的な判断と具体的な内容について明らかにすること。

(会社) 管理業務には、保全実施計画の承認や検査結果の承認等があり、最終的な判断は、JR社員が責任をもって実施することになる。

<会社>

- ◆最終責任は技セ所長にあるということになる。
- ◆管理業務は保全実施計画や検査結果の承認以外に、工事においては施工管理、しゅん功検査などの監督業務が該当する。

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

6. デポを整備する目的と位置づけについて明らかにすること。

(会社) 統廃合したメンテナンスセンター跡の一部をデポとして整備し、異常時拠点として活用するほか、保全や工事設計等の通常業務においても活用していく。配備する備品等については、各支社の実情を踏まえ、今後整理していく。

<会社>

- ◆予備品や工具等を配備して異常時に出勤できる拠点としたり、現場調査にいく際の拠点や休憩所として活用できるもの。
- ◆予備品の管理、持ち出しなどについては各支社で一定のルールを定め、TEMSが活用しづらくなりにしていく。
- ◆跡地にTEMSが入るところもあるため一部ということになっている。

【在来線の効率的なメンテナンス体制の確立】

7. 移管対象メセにおける軌陸車、緊急自動車及び停電システム等の配備の考え方について明らかにすること。

(会社) 各支社の実情や関係箇所との調整を踏まえ、必要により配備していくこととなる。

<会社>

- ◆軌陸車はTEMSで使用したいと要望があるので、貸し出し等、使用してもらうルールなどを検討している。
- ◆緊急自動車はTEMSで配備してもらいたいが、ルール上できるのか等の問題もあるので決まっていない。
- ◆停電計画は管理メセで行うため、TEMSにはシステムを配備しない。

次回交渉は12月26日の予定です。