

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

【電気設備・業務のシステムチェンジ】

1. 設備のシステムチェンジで掲げている簡素統合化施策における具体的な内容と導入計画について明らかにすること。
(会社) 首都圏については、インテグレート架線化と無線式列車制御システムを従来よりスピードアップして、導入を進めていく。インテグレート架線化の導入は概ね東京100km圏、無線式列車制御システムは首都圏の主要線区に導入を進めていく。時期については、現在調査を進め精査しているところである。
地方圏については、地方幹線インテグレート架線化の構造検討を実施し、地方交通線信号システム化については技術開発を進めているところである。

<会社>

- ◆インテグレート架線は埼京線、武蔵野線、横浜線、南武線、京葉線、東海道線等の東京100km圏への導入を検討している。ATACSは首都圏のどの線区に導入するかは検討中、運行に支障をきたすような問題は発生していない。
- ◆地方幹線インテグレート架線化は直流区間の導入を検討している。可動ブラケットで電ちよう架線化ができるかが課題。交流区間はスリム化された設備となっており、事故点も発見しやすいためまずは直流区間としている。
- ◆地方交通線信号システムは現在小海線で試験運用をしながら開発を進めている。2019年度の導入を目指しているが、非常にコストがかかっているため、今後展開していくためにコスト削減ができるか検証をしている。
- ◆システムチェンジをしていかないと今後人が減っていく中でメンテナンスも非常につらくなるということと、安全と安定輸送を更にレベルアップしたいという思いで施策を実施している。
- ◆スリム化により高所作業の減少や感電の恐れがなくなること、設備件数の減少による作業時間等の短縮、そういったところも含め安全性の向上が図れるとしている。スリム化をできるだけしてヒューマンエラーを防止するような設備にしていきたい。

具体的な導入計画は示されず

【電気設備・業務のシステムチェンジ】

2. 工事の機械化における具体的な内容と導入計画について明らかにすること。
(会社) ロボット運搬や支持物塗装等は、現在、実証実験や開発を推し進めている。その他に、がいし清掃装置等を開発している。

<会社>

- ◆重量物の運搬は危険を伴い重労働であること、支持物の塗装は機械に置き換えられるのではないかとということで今研究開発を実施している。がいし清掃は数が非常に多いこと、直接事故の原因にも成り得ることも含め少しでも短縮できればということで検討している段階。実際の作業が安全で楽になるようにパートナー会社とも意見交換しながら進めている。
- ◆がいし清掃装置の導入は、まずは塩害や老朽取替が早いところが良いが、うまく研究開発ができればいろいろな箇所にも水平展開できると考えている。トンネル内で作業に時間を要している箇所や停電時間が短い箇所などへの導入も考えている。通常の懸垂がいしをターゲットにしているが、ポリマーはより良い装置が開発できれば検討していく。
- ◆導入目標として具体的に示すものはないが、安全で効率的な作業ができるというところで検討を進めている。
- ◆ドローンの活用は、電車線、配電線の点検や送電線、鉄塔など登れないところでの活用、若しくは災害時など人が入れないときの点検など色々考えているが、法令上の問題や途中で停まって建築限界内に落ちる可能性などリスクも想定しながらどういったところで活用できるのか検討している。

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

【電気設備・業務のシステムチェンジ】

3. 在来線の電力及び信号通信における設備数の推移について明らかにすること。

(会社) 安全・安定輸送に対するお客さまのニーズの高まり、セキュリティ対策等への対応のため、電気設備の整備や改良を進めており、設備数量や工事量は増加傾向にある。

<会社>

- ◆セキュリティ対策においては社会の意識もだいぶ変わってきておりカメラ等も増設している。そういった設備は少なからず増加傾向にあり、増加に伴い工事件数も増え労力がかかっていることも承知しているので、契約や積算を簡素化しての早期発注など設計者の負担を減らしていくことを行いつつ精度を上げていきたい。
- ◆設備件数を減らしスリム化するのは大前提だが、セキュリティ対策など世の中で求められているものは入れていかなければいけない。お客さまのニーズの高まりによって設備件数が増えているというのは出てきている。そういったところで増えている分、しっかりとスリム化していかなければいけない。
- ◆工事量はそもそも設備が無くなれば工事や修繕を出す必要がないので、そういった部分で減らしていくということ。仮に増加傾向であっても単価契約や小規模・少額の拡大などの部分で効率化を図っていきたいということで推し進めている。件数を減らしていくというよりはシステムチェンジによって減っていくということ。
- ◆どのくらい工事件数が増えたというデータは持ち合わせていない。増加傾向としては伝えられている。どこまで示せるのかは別途伝えたいが、一概に数字だけで判断できる部分ではない。

【電気設備・業務のシステムチェンジ】

4. モニタリング装置の導入計画について明らかにすること。

(会社) 世の中の最新技術、AI・センシング技術等の進展に伴い電気部門においてもこれらの技術を活用したスマートメンテナンスの研究・開発を推し進めており、効果の実効性が確認できたモニタリング装置から導入していく。

<会社>

- ◆電車線モニタリングは検測車に搭載することを検討している。まだ開発中だが、高精細の画像が取得できるようにはできている。金具がしっかり確認できるか、画像が撮れているかを検証しながらスケジュール感を意識して実施している。
- ◆ボンドモニタリングは正常時の画像データと比較して異常を判定する。転てつ機モニタリングは、ESⅡで電流電圧値とトルク値を測定し、そのデータを基に判定する。
- ◆取得したデータはデータセンターで解析をし目指しているところは自動判定。判定されたデータを最後は人で判断することを検討しているが、技術的に難しい部分もあって今研究開発している。
- ◆導入計画についてESⅡは2019年、2020年にボンド、2021年に電車線ということでスケジュールどおりに動いている。検測車が走行しているところは撮影していきたい。営業車への搭載はどの線区に導入するか検討している。

【電気設備・業務のシステムチェンジ】

5. モニタリング装置導入に伴い変更となる業務内容について明らかにすること。

(会社) モニタリングや高度な解析により故障予知(CMB)や検査周期の最適化をめざしていく。

<会社>

- ◆電車線モニタリングでは至近距離検査を置き換えることができるのではないかと考えている。ただ、1年に1回やっているすべてのものが置き換えられるのかも検討しているし、何年かに1回は近距離などの形で現場を見に行く回数を残す等も議論している段階のため、一概にこれに全て変わるということではない。良い形を社員のみなさんと議論していきたい。
- ◆ボンドモニタリングは、軌道回路の検査、保全検査の部分でデータが蓄積できるので、精度も上がり周期も見直せるというしっかりとした根拠ができた場合には議論したうえで変えられるのではないかとはいっている。それを含めて今検討している。
- ◆転てつ機についてはデータを集積して今後検討になる。

その③へ

申1号「電気部門の変革2022」に関する説明申し入れ 第2回目交渉を行う！ その③

【電気設備・業務のシステムチェンジ】

6. モニタリング装置導入に伴い検査や取替周期を見直す根拠と具体的な考え方について明らかにすること。

(会社) モニタリングや高度な解析により故障予知(CBM)や検査周期の最適化をめざしているが、その実施にあたっては十分検証を行ったうえで関係機関と調整を行い実施していく。

検査周期も具体的に示されず

<会社>

- ◆検査周期はモニタリング装置が入れば常時見えているのでそれに置き換えることができるかどうか。ただし、外観も含めて全てがカメラで対応できるか検討しているので導入できるものから導入していき、その中で今の検査周期が必要ない、又は、置き換えることができるのであれば検査周期の最適化を図っていききたい。ただ、一概に誰も何もなくなるということではなく、ある一定の閾値を超えた場合にはしっかり見ようとか、タイムではなくコンディションで管理していくというふうにはシフトできないかということも検討している。
- ◆モニタリングの周期は検測車が四半期に一回走っているのだから、そういったところでしっかりとキャッチするということが、営業車モニタリングもターゲットとしてこれからどのくらいの頻度で見ていくことが最適化なのかはしっかりと検証してやっていきたい。また、関係部署と調整したうえで車両数も決定して対応していききたい。突然検査周期を見直すとか削除するとかではなく、こういったデータを蓄積してしっかり問題がないかを積み重ねたうえで検証して最適化を目指していききたい。
- ◆今の検査が何をしなければいけないのか、なぜやらなければいけないのかということの本質を捉えてそれをカバーできるモニタリングであれば置き換えていく、ないしは回数を削減していくといったところも検討しているので今の何を見なければいけないのかということがしっかりと取れるかどうかによって周期についても変えていく。
- ◆撮影した画像が影などで見えない等の課題は導入に向けて検討していく。それ以外にも課題は非常に多いと認識しているのでそこはしっかりと置き換えることができるようなシステムにしていききたい。
- ◆モニタリング装置が故障した場合については、検測車故障時の対応も参考にしながらどうすべきか議論していききたい。

【技術センターにおける業務の簡素化】

1. 工事制度の見直しにおける具体的な内容について明らかにすること。

- (1)小規模、少額工事の適用拡大 (2)一般工事の単金化 (3)統合作業乗率の集約
- (4)信号技術者認定制度の適用範囲拡大 (5)旗揚げシステムの導入 (6)単価契約工種の拡大
- (7)設計時のパートナー会社技術支援制度

(会社) (1) 小規模外注は、契約金額の上限をパートナー会社は150万円未満から300万円未満、パートナー会社以外は50万円未満から150万円未満へ拡大を図っている。

少額外注工事は、限度額の拡大を検討している。

- (2) 一定の距離別に応じた交通費を一律に単金化し、積算の簡素化を図る予定である。
- (3) 乗率パターンを大幅に集約する等、積算の簡素化を実施していく予定である。
- (4) 支社工事等において、技術力維持を目的に電子機器は適用外としてきたが、電子機器の拡大、制度の定着を踏まえ、適用範囲を拡大する。
- (5) 従来の設計図面作成、積算入力における同一内容の重複入力を不要とし、積算のスピードアップを目的に導入する予定である。
- (6) 歩掛を各種化、重量別の設定とすることで、適用の簡素化を図っており、合わせて単価契約工種の各種化も目指していく。
- (7) 直轄設計において、現地調査を行う際、パートナー会社の施工に関するノウハウの技術支援が必要な場合、現地立会を要請する制度を構築する予定である。

<会社>

- ◆小額は金額を上げれば一般工事が減っていくので契約と積算については簡素化されるが、どこまでの金額でよいのかというのは議論しているところ。線引きができたなら示していきたい。小規模について今はこれが妥当だと思っているが、今後拡大していくことはあるし、縮小することも少なからずはある。全体で小規模・少額が6割であって、拡大することで7割程度までもっていききたい。

申1号「電気部門の变革2022」に関する説明申し入れ 第2回目交渉を行う！ その④

【技術センターにおける業務の簡素化】1項つづき

<会社>

- ◆単金化はメーカー派遣の交通費が対象。非常に時間を費やしているという現場からの声が多かった。具体的には100km～200kmで金額を150kmにしたとしても発注者も請負者もでっこみひっこみがないよう平均にはしていきたいと考えている。
- ◆統合作業乗率の集約は、大構内の駅では乗率が一構内に複数あり、一つひとつそれをチェックするのは非常に煩雑でミスも起きやすいということで、仮に構内一つを乗率のアベレージを取ってそれに合わせるなど、設計者が極力そこに時間を費やすことなく設計をできるように変えていきたい。
- ◆信号技術者認定制度は導入からかなり実績を積んでパートナー会社の方も技術が定着していることと、今回全項目ということではなくある程度定型化したものや定型化してチェックできるようなものについては拡大していきなっている。電子連動はまだ拡大しない。パートナー会社の技術力を見ながらどこまで拡大していくのかは個別に議論はしていきたい。一概にここまでとかではなく安全に試験ができることが前提なのでそういったところを見定めながら極力拡大はしていくが、JRの技術力やノウハウは必要になるのである一定程度は残しながら拡大を進めるということになる。やるかどうかはあくまでも現場の判断になる。必ずやりなさいということではなくできるようにするというもの。
- ◆旗揚げシステムは、CAD 図面での旗揚げと積算システムでの入力といった重複した業務を極力削減することを目指している。図面の旗揚げに標準的な工種等を紐づけ、CADデータをCSV等で積算システムに読み込ませれば自動的に項目が入力されるというところまでできればと検討している。データ移動に係るセキュリティは、厳しくすると逆に使いづらくなるというのは表裏一体なのでどこが一番いいかということになる。図面の書き方は支社によってそれぞれの思想があるので、みなさんが一番使いやすいように、導入するには意見を聞きながら進めていきたい。積算内容のチェックはこれまでと変わらない。
- ◆歩掛も非常に細かく分けているものを例えば1kg～10kg がパターン1、10kg～20kg がパターン2のような形で、できるだけ統合していくことを考えている。また、単契の工種拡大はやっている所以で工種の各種化とともにしっかりと実施していく。
- ◆パートナー会社技術支援制度は、直轄設計において切替や施工方法など技術的なことをノウハウとして支援していただける制度。支援を受ける会社と施工する会社が必ずしも一緒ではない可能性はある。最終的に判断するのは現場や権限のある箇所長である。一社特定にするのか二社競合にするのかということは契約のときの判断になる。どのような契約方法がいいかは検討していく。会社が違うことによる設計の手戻りについては、会社によって若干のズレはあるかもしれないがそんなに大きくはないと考えている。必ず使わなければいけない制度ではない。必要によって使ってもらえればいい。
- ◆(1)～(7)の具体的な実施時期はまだ無いが、できる限り早めの実施できるようにしていきたい。

【技術センターにおける業務の簡素化】

2. 効率的な積算、契約の実施に伴う業務の見直しにおける具体的な内容について明らかにすること。
(会社) 小規模、小額外注工事の上限枠拡大により、従来、一般工事で発注していた件名を簡易な契約方式へ移行し、「派遣(交通費)の単金化」「統合作業乗率の集約」等により、積算業務の効率化を実施していく。

<会社>

- ◆積算・契約業務をできるだけ簡素化して効率的な業務に進めていきたいというのが趣旨。単価契約を導入したり、小規模・少額、パートナー会社の能力活用、そういったシステムも色々と拡大している。今回も6割の小規模・少額をルール変更で7割までもって行ってできるだけ簡素化、積算契約で進めていきたい。今後については、どこまでが適正かというのはあるが、拡大できるものについてはしっかりと拡大していきたいと考えている。

申1号「電気部門の変革2022」に関する説明申し入れ 第2回目交渉を行う！ その⑤

【技術センターにおける業務の簡素化】

3. 通信システムのグループ体制を見直す根拠と目指すべき将来像について明らかにすること。

(会社) 通信の技術は進展が早く、当社管内の通信設備においても、ネットワーク・無線を融合して技術管理するシステムが増えている。

今後はネットワーク・無線両方の技術を通信用技術者として高めていく必要があり、信号と同様に技術領域でなく業務内容で区分する工事設計グループと保全グループに再編成し、効率的な業務遂行を目指していく。

<会社>

- ◆有線・無線の垣根が無くなってきている実情もあるので、有線と無線を合せて設計と保全で分けるという内容になっている。
在来線が対象になり、基本的には4月を目標にしているのもそれまでに課題等があれば整理をしていきたい。
- ◆障害対応は保全グループが中心になるかと思うが、実際の発生場面の詳細の運用はこれから支社も含めて決めていく。
- ◆各グループの要員は各支社や設備の数によっても違うと思うので、そこはしっかりと対応できる人員を配置していく。
- ◆新幹線については垣根を越えて信号と通信といったところで総合技術者を育成していくということになる。また、グループについても新幹線についてはこれから新しい体制の中で議論していくことになるので、付属資料としては示しているが今後一番最適なグループに編成していきたい。

【エネルギー管理センターの効率的なメンテナンス体制の確立】

1. 今施策実施に伴いメンテナンスの組織体制における変更箇所について明らかにすること。

(会社) 川崎発電所における運転当直体制等を見直していく。

<会社>

- ◆技術センターとメンテナンスセンター体制は現行どおりのままと考えている。今後の見直しは必要であれば検討して実施していくことになる。

【エネルギー管理センターの効率的なメンテナンス体制の確立】

2. 定期的業務から高度な判断・計画業務へのシフトにおける具体的な内容について明らかにすること。

(会社) 高度な判断・計画業務とは、例えば設備更新の必要性を判断して更新計画を策定する、異常時において適切な判断・指揮をする、さらには新技術や社外知見の導入により、検査・工事・運転等の様々な業務について、効率的で生産性の高い手法・体系への見直しを計画するなど、相応の経験や技能を要する業務である。

<会社>

- ◆今までは定時で何かを計って手入力するというような定型的な業務があれば、システムとしてスマートメンテナンスと同じようなところでしっかりとデータを取りながら最終的にはデータを蓄積しビックデータのような形にして、そのデータを基に修繕計画や取替の必要性などを判断する、そのような高度な判断ができて計画を実施するような業務にシフトしていきたい。
- ◆人材育成についてはこれまでも色々な技能教習所も設置しており、川崎発電所ではシミュレータを導入している。そういったものを使いながら技術力を高めていくことはこれまでもこれからも引き続き実施していきたい。

申1号「電気部門の変革2022」に関する説明申し入れ 第2回目交渉を行う！ その⑥

【エネルギー管理センターの効率的なメンテナンス体制の確立】

3. 川崎発電所の運転当直体制を見直す根拠と具体的な考え方について明らかにすること。

(会社) 設備更新により発電設備の信頼度が向上していることや、増送電の実施に伴い起動停止頻度が減少していること等を踏まえ、当直員を号機毎に配置して監視する体制から、複数当直員で発電設備全体を監視する体制に変更する。あわせて、当直員がモニタ等を常時注視することを不要とする。

<会社>

- ◆信頼度向上の根拠として一つは故障アラームの件数が激減している。その他に設備の更新等からも信頼度が増している。
- ◆具体的な当直体制は議論していくが、基本的には効率な運用をしていきたいと考えている。
- ◆実施時期は2019年度～20年度の中で実施していきたい。まだエネルギー管理センター内で検討しているという段階になる。

【エネルギー管理センターの効率的なメンテナンス体制の確立】

4. 工事発注業務の効率化における具体的な内容について明らかにすること。

(会社) 川崎発電所で使用している歩掛を積算システムに登録し、積算業務を簡素化するほか、給電技術センターで実施している樹木伐採・除草工事に単価契約を導入し、積算・契約業務を簡素化する。

<会社>

- ◆発電所は一過性の歩掛が多いため、歩掛の申請などルールに基づいてやっていることが非常に設計するうえで時間を要している部分もある。今後も使うような歩掛についてはしっかりとシステムに登録していきたい。
- ◆給電技術センターの架空の保全など、大体5割ぐらいが伐採や除草になっている。大きなウェイトを占めているところに単価契約を導入して毎回契約するのではなく施工通知を切るような形で簡素化を図りたい。

【エネルギー管理センターの効率的なメンテナンス体制の確立】

5. 社外専門能力の活用における具体的な内容について明らかにすること。

- (1) 線下補償更新業務の包括委託 (2) 工事に伴う借地折衝業務の外注化
(3) 樹木伐採工事に伴う行政手続きの一部外注化

(会社) (1) 線下補償契約更新業務については、これまでも書類作成業務などを発注してきたが、契約件数の増加に対応するため、地権者調査・単価交渉などの業務も包括し、社外専門会社に発注する。
(2) 架空送電線工事に伴う借地に係る業務のうち、登記情報確認や地権者との交渉などについて、社外専門会社に発注する。
(3) 架空送電線下の樹木伐採にあたり、森林法に基づく行政手続きが必要であるが、その書類作成業務について、社外専門会社に発注する。

<会社>

- ◆線下補償の契約件数増加で一番多いのは、首都圏の宅地化に伴って土地が細分化されるような形で未補償の土地が発生してくることが要因としてある。今まさに注力してこの未補償の土地のところを削減する、そのために契約が増加しているということ。委託してもJRの業務は無くならない。基本方針や単価等、基本のところはもちろんJRグループ当社で示していくし、そういった折衝の中で地域のみなさまの要望等があれば必要によって当社が対応していくことは今までと変わらない。
- ◆工事用地や材料置場等を実際に計画するのはJRになる。工事に伴う借地折衝などを専門業者をお願いしていくということ。
- ◆樹木伐採工事に伴う行政手続きはJRが行う。専門業者をお願いするのは、行政手続きの書類作成、申請書類の作成になる。
- ◆(1)～(3)について、適性な会社としっかり契約していく。ここでなければならないとかではなくて技術能力のある会社を選定して発注し、受注していくということになる。時期は2019年度から2020年度の間で実施していきたい。

申1号「電気部門の変革2022」に関する説明申し入れ 第2回目交渉を行う！ その⑦

【異常時対応】

1. 施策実施後における異常時対応及びダウンタイムの考え方について明らかにすること。

(1)新幹線(電車線、配電、変電、信号、通信) (2)在来線(電車線、配電、変電、信号、通信) (3)給電(会社) 異常時にJR・パートナー会社間で職責を超えて一致協力し対応しており、本施策により、新幹線・在来線区分の明確化や、パートナー会社との水平分業をさらに進めていくが、職責を超えて一致協力していくことはかわらない。
引き続き、安全・安定輸送を確保していく。

<会社>

- ◆在来線と新幹線はルールが違う。責務を果たす能力がないのであればお互いに手助けをするということはないが、そこは線路内の話であってそれ以外にバックヤード、技術センターから現場まで材料を運ぶ、お客さま誘導するなど、そういったフォローできるようなことであれば実施していただきたい。引き続きそういった適用できるルールの中でお互いに一致協力をして事象に対応していくということとはかわらない。今は同じ技術センターで管理しているので教育もしている。今後はそういったところは注意しながら必要な協力をお願いしていくということになる。
- ◆基本的には新幹線の事故は新幹線の技術センターが対応する。在来線については在来線の技術センター、メンテナンスセンターが対応することになる。
- ◆在来・新幹線の同時出動は基本はしない。ただ、障害や場所にもよるが、例えば在来の技術センターの目の前で何かお客さまが感電しているだとかがあった場合に、できる範囲内のものであれば社員として対応するということになるが、安全教育等がされていない中で入るということはあるまい。できる範囲内で協力していくということになる。
- ◆現在メセで行っている異常時の在幹相互助成はルール上も難しいと思うので、基本的には新幹線は新幹線、在来線は在来線。保線と同じように新幹線と在来線の担当の方々がしっかりと対応するということ。
- ◆移管エリアはパートナー会社が初動として出ていくことが基本。一概に移管したからJRは行かないではなく、その内容によって最終的には指令に判断をしていただいて、パートナー会社で済みそうなのか、それとも高度な障害でJRが出なければ復旧できないのか、そういったところは判断を仰いでいただく。
- ◆高度な判断とは、基本的には仮復旧やそういった判断が必要なものを想定しているが、施工会社も日々修繕等をしているのでそこができる会社であればそこをお願いする。ただ、仮に復旧させてとりあえず電車を動かすという場合にはそこはJRの社員がいないと判断できないということになると思うので、そういうときはJR社員が判断することになる。施工会社に全て一任ではなく最終的に指令が判断する若しくは、技術センターの所長なり助役に判断していただくことになる。
- ◆JRの社員の判断は、必ず現地に行くということではない。例えばタブレットで確認ができるのであれば現地に行かなくても当社の指令社員が判断をすればいい。若しくは、技術センターと繋がっていて当社の社員が見て間違いなしか確認できて大丈夫となればJRの社員がそこで判断すればいい。判断が必要なものについてはしっかりとJRが判断していく。
- ◆パートナー会社への出動要請について基本的に今考えているのは、TEMSは安全当直という形で体制窓口があるのでそこに連絡をしていただいて、対応する方々と連絡を取っていくということになる。今まで全くゼロかというゼロではないので、改めて移管したところについてはしっかりと対応していくという形になる。基本的には変わらない。

新・在は別としながらも
バックアップ等の助成は
行っていく

必ず現地に行って
判断するとはならない

その⑧へ

申1号「電気部門の変革2022」に関する説明申し入れ 第2回目交渉を行う！ その⑧

【異常時対応】1項につき

<会社>

- ◆測定器類は必要なものについては準備をしていく。貸与又は施工会社で購入かは現場で判断していただければと思っている。異常時の復旧に必要なものについてはしっかり議論したうえで配備していくといったところには変わりはない。
- ◆パートナー会社単独で対応できる・できないものを整備していきたいと考えているので、今後示しながら議論していきたい。
- ◆他系統のJR社員から電気のパートナー会社社員が判断を求められる場合については、指令間同士での調整や指令、現地対策本部からの指示など、その時の指揮命令系統の中で対応していくということになる。今までと同じで大きくは変わらない。
- ◆支社、技セ、メセなど色々なところから連絡がいくことは会社としても認識しているので、その点は指揮命令系統をその都度必要な体制としてしっかりと構築すべきだと思っている。そういったところはしっかりとしていきたい。ただ、今まで見えなかったものが見えるので聞きたくなってしまったというのが正直あると思うが、今後はしっかりとこらえるか、色々な人が現地の人に連絡するのではなく、しっかりとその体制の中で伝達をして確認していく。連絡員を指定して実施していくということには変わりはない。
- ◆ダウンタイムについて、新幹線は改めてゼロベースで必要な箇所に拠点としてメンテナンスセンターを置くということで、新幹線全体としては基本的に今と同レベルのものが維持できるのではないかと考えている。在来線については、パートナー会社に移管するということになるのでしっかりと対応できる体制を構築していく。一部のメンテナンスセンターの跡地にはデポを残してそこを拠点に復旧ができるように極力復旧の時間を短縮していくということで考えている。SCの場所によって早くなることもあるし逆に延びる部分もあるが、そこはデポを活用したり、極力今まで以上に訓練することで到着からの復旧の時間の短縮を図るなど、今後は特化した技術力を高めていって総合的には今の時間帯の維持ないし、できるだけ早く復旧するために取り組んでいきたいと考えている。

ダウンタイムは現行と同レベルに維持できる

【異常時対応】

2. 新幹線と在来線における災害予備品の管理区分と管理方法について明らかにすること。
(会社) 配備する備品等については、箇所ごとの実情を踏まえ、各支社と新幹線新組織で個別に整理していく。

<会社>

- ◆新幹線と在来線に分かれているので、新幹線に必要な材料は新幹線で管理しているし、在来線で必要なものは在来線で管理することになる。共通の部分があまり多くはないと思うが、必要によって何かあったときに借りるなど各支社と新幹線の新組織で個別に実施していく。在来と新幹線で同じような設備や物が見えるというのはあまり多くはないと思うが、汎用的なもので使えるものについてはどちらが管理していくのかということはその時点で共有していただければと思っている。個別に持つ、どちらかが管理して共通にするなど、個別具体的には支社と新幹線新組織で議論していくことになる。
- ◆財産をどちらが持つかということになるので、支社で持つということになれば支社が管理することになる。基本的には財産を持っているところが管理するというのは今までと変わりはない。各支社の考えもあるので基本的な考え方というのは本社からも示すが、その中で一番やりやすいところをやっていただくことになる。

職場からの声をもとに要求申し入れ、団体交渉を行っていきます！