



千地申第10号

首都圏本部に対し、 「2024年3月ダイヤ改正について」に関する 申し入れ【検修関係】団体交渉を行う！その①

1. 幕張車両センター、京葉車両センターにおいてのダイヤ改正以降の業務量について、次年度の工事計画等を明らかにすること。

【会社回答】

引き続き、LCUサポート基板取替え工事や車内灯LED化工事等を実施していく考えである。

（特徴点）

組合：来年度の工事関係の内容を明らかにすること。

会社：今年度も実施した、LCUサポート基板の取替、車内灯LED化工事の他、通勤型車両の側引き戸取替え等、2023年度から継続している項目が多い。幕張車両センターにおいては、中央線233系12両化工事を施工する。

組合：中央線12両化工事の時間軸を明らかにすること。

会社：2024年度の早い時期より徐々にG車を組み込み始め、10月頃以降には本線に出していく予定になっている。

組合：現場では、中央線12両化工事について、噂話程度にしか広まっていない。具体的な作業工程などこれから検討されていくと思われるが、現在の幕張車両センターで賄えるのか、豊田から人を送るのかもはっきりしていない。

会社：具体的な作業内容は検討しているところである。基本的には幕張車両センターの現在の要員で対応してもらう予定である。

組合：以前よりも少ない要員で作業を回している認識を多くの社員が持っている。

会社：少ない要員で業務を担ってもらうためにも、各種作業の標準化をワーキンググループを作って進めている。マニュアルを策定して、誰でも作業ができるように進めている。

組合：マニュアルの制定については、一定の効果があることは認められるが、問題はマニュアルの中身を理解できなければそれに従っての作業ができない事である。例えば新入社員など、基礎技術教育も行っているが、車両センターに配属された時点では、制定されたマニュアルの内容を理解できない程度であり、それを理解してもらえるようになるには、現場のOJTで対応しているのが実態である。

会社：マニュアルの中身を理解してもらえなければ、OJTで対応してもらうしかない。

組合：入社年度の浅い社員は、日々の業務を覚えることに精一杯になっているが、与えられる課題は委員会活動に関しての内容が多い。以前であれば手待ち時間に図面を読んだり、扱う頻度の少ない工具や設備を模擬で扱うなどして、検修業務のスキルを向上させておきたい要望がある。5年程前はそのような余裕があった。しかし、ここ最近はそのような時間がとれない。若手はそのような環境で悩んでいる。

会社：「融合と連携」の推進による、検修職場の委員会活動が活発になってきていることは認識として持っている。他職場との連携した活動が増えている。若手社員がそこまで悩んでいることについては認識していなかった。検修業務のスキルの向上は重要。貴重な意見として伺っておく。

その②へ



千地申第10号

首都圏本部に対し、 「2024年3月ダイヤ改正について」に関する 申し入れ(検修関係)団体交渉を行う！その②

2. 255系は車両故障時の部品調達が困難であること、車体の腐食が著しいことから廃車するとともに、廃車までの間の、機能保全担当者の育成について、考え方を明らかにすること。

【会社回答】

現時点で、255系の廃車計画は未定である。なお、引き続き必要な教育・訓練は実施していく考えである。

(特徴点)

組合：雨の度に雨漏れの取り調べを行い、修繕している状況。おまけに6月末まで、延長して運用に就くことが発表されているが、現場は限界である。

会社：とにかく雨漏れでは苦勞かけていることは認識している。廃車計画はまだ出ていない。もう少し我慢をしてもらいたい。

組合：運用がなくなると言われる一方で、廃車にしない限りは機能保全も施行しなければならない。元から、5編成で5パートあることからそれぞれのパートの育成には苦勞している。基本的に臨検作業が多い日は、機能保全の見習いを剥がすことがよくあるが、機会が少ない255系の機能保全では、今後のことを考えるとその判断が難しくなっている。先が見えれば、ある程度決まったメンバーで機能保全を回して、乗り切る判断もできる。

会社：苦勞をかけていることはよくわかった。計画が出たら、早目に明らかにする。

組合：7月以降も255系を使用する計画はあるのか。

会社：現在決定しているのはあくまで6月末までの予定である。



3. E257系500番台は電子部品の不具合が続いていることから、機器更新を実施すること。

【会社回答】

現時点で、E257系500番代の機器更新を実施する計画はない。

(特徴点)

組合：E257系は登場から20年近く経過している。VVVF、SIV、ATS-P、TIMSなど電子部品の故障が多発している。メーカーの推奨は物によっては10年ほどになっていることから、機器更新は必要である。

会社：現在のところ、機器更新は決定はしていないが、検討はしている。決定したら明らかにする。予算の都合もあるが、半導体不足の影響は続いている。基板が入荷しにくい。これまで工場入場時に取り替えていた部品が取り替えできなくなっているなど、影響が続いている。機器更新の決定について、本社の決定待ちの所まで来ている。

組合：半導体不足による部品供給待ちについての対策は何かあるのか。

会社：メーカーの納品待ちだけでは解決できないことは認識している。基盤でも自前で検修できる物もある。TK内の電機・電子機器技術ユニットの活用などを検討している。

その③へ



千地申第10号

首都圏本部に対し、 「2024年3月ダイヤ改正について」に関する 申し入れ【検修関係】団体交渉を行う！その③

4. 209系2000・2100番台について、運用の将来像を明らかにすること。

【会社回答】

現時点で209系2000・2100番代の今後の運用については、決定していることはない。

(特徴点)

組合：209系も登場から30年以上が経過している。機器更新はしているが、搭乗時から使用し続けている車体は歪みが出ている。そもそも以前発表された、ベストプラクティスの予定がずれている。

会社：コロナ禍以降、情勢の変化によって、ベストプラクティスが発表できなくなっている。新たな決定事項があれば知らせる。

組合：現場からは、老朽化による問題点の発信は行なっている。それに伴う事故が発生しても現場は責任を負えない。

会社：老朽化が原因により、事故が発生したとしても、現場に責任を負わせることはない。

確認！

5. 209系2100番台のトイレは寒冷期に故障が多発することから、凍結対策を講じること。

【会社回答】

引き続き、必要な対応は行っていく考えである。

(特徴点)

組合：圧カスイッチの故障も一定数あることも確かであるが、明らかに凍結した痕跡があり、そのために取り調べするが、その場合には、故障が復旧し、普通にトイレが使える状態であり、無駄足となることが多いので、改善すること。

会社：凍結の認識はなかった。改めて認識を持った。

6. E131系の全面貫通扉は、衝撃後に隙間ができたことから、対策として膨張シールゴムを設置すること。

【会社回答】

引き続き、必要な対応は行っていく考えである。

(特徴点)

会社：部品供給が遅くなっているが、6月以降に当該箇所の扉は納入できる予定になっているので、もう少し待っていただきたい。

組合：今回の損傷は膨張シールゴムがあれば、ここまで仮修繕で苦勞することはなかったはずである。水入り以外にも、風切り音が大きいという申告が乗務員より挙げられており、幕張車セでも対策を検討し、メーカーにも相談している。

会社：他線区でも水入りの事象が発生しており、膨張シールゴムがこのような事象にどのくらい有効であるか、今後調査していきたい。

その④へ



千地申第10号

首都圏本部に対し、 「2024年3月ダイヤ改正について」に関する 申し入れ(検修関係)団体交渉を行う！その④

7. 幕張車両センター、京葉車両センター本区在勤者で千葉・西船橋派出の代務対象者には制服・制帽、安全靴の増貸与をすること。

【会社回答】

関係通達及び規程に基づき対応することとなる。

(特徴点)

組合：派出の代務については、ある程度の経験を経て担当するので、以前のような制服の管理であれば、年数が経過すれば手持ちの制服の数が多くなっていったので、各人が現行の手持ちの範囲で調整していた。しかし、今は新入社員であろうと、ベテランであろうと制服の貸与枚数が皆同じになったことから発生した課題である。

会社：制服の貸与枚数については、関係通達や規程に基づき貸与している。

組合：その通達や規程が現実に即した内容なのか、何を根拠に貸与枚数を定めたのか、現場は分からない。社員から多くの声が挙がり、実態に合わないことを認識したら通達や規程を見直すこともあるのか。

会社：そこは何とも言えない。

組合：調査などして実態に合わないことを認識すること。



8. 運輸区・統括センター乗務ユニットが行う現車訓練は、各職場で競合しないように職場間でスケジュールを共有し、調整できるようにすること。

【会社回答】

引き続き、関係箇所が必要な調整を行っていくこととなる。

(特徴点)

組合：昼間、外周区に留置する運用が無い、京葉車両センターの特徴である。運用担当者はこの調整により、一度作成した運用計画をやり直すなど、時間外労働の増加につながっている。乗務員区所間で現車訓練計画を共有する必要がある。

会社：今後ライン管理になると、そこに車両センターも入ってくることから、乗務員区所と車両センターで共有できる情報は多くなることが想定される。

組合：異動が多いことによるのではないかと。転入者が来れば、現車訓練が必要になってくる。車両センター側の事情とすれば、年度末の工事を完遂させなければならないような時期に異動が集中するようなことは避けるべきだ。

会社：意見として伺ったので、現車訓練が集中するようなことが無いように各種施策実施の計画を検討する。

確認！

JR東労組に結集し、 働きやすい検修職場を実現させよう！