

時間外労働は、1年を通じて少なく、多い月でも1日あたり約1h程です。通常勤務であれば、ほぼ定時（17時台）に帰社・退社が可能です。

重労働手当とは

・軌道手当

まくら木交換、レール交換、道床つき固め作業に従事した日ごとに支給される手当。

・上部手当

上部軌道（関西電力黒部専用鉄道）、インクラインでの作業に従事した日ごとに支給される手当。

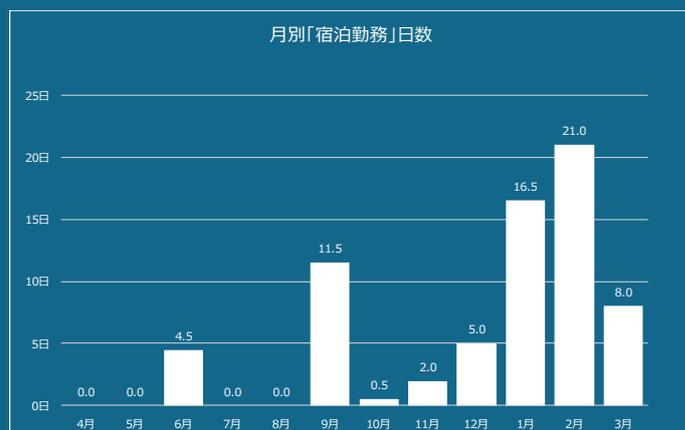
宿泊手当とは

主にRC（コンクリート製）まくらぎ交換、上部軌道、インクラインでの作業に従事する際など、宿泊を伴う作業があり、その宿泊1日当たりに対して支給される手当。



夜勤は、RC（コンクリート製）まくらぎ交換や、レール・分岐器（線路を分岐させる機構）交換など、トロッコ電車の運行時間外に行う必要がある工事の際に発生します。

夜勤の標準的な就業時間は15時～0時（実働8h）ですが、始業時間がさらに遅く宿泊を伴う場合もあります。6～9月にかけて夜勤が多く、勤務日の概ね1/2を占めます。その他の月はほぼ夜勤はありません。



宿泊勤務は、主に夜間作業で行うRCまくらぎ交換、分岐器交換の際や、上部軌道・インクラインで工事を行う場合に発生します。

宿泊勤務には、その日数分の宿泊手当が支給されます。1月の中旬から3月上旬にかけてがピークです。

ちなみに宿泊は関西電力の宿舎で、完全個室、テレビ、WiFi完備、天然温泉の大浴場、食事付きと充実した環境です。お酒やジュース・お菓子なども購入できます。数年前までは、相部屋でWiFiも無かったそうですから、待遇改善はかなり進んでいます。

高校卒1年目・技能社員の実績

基礎賃金（基本給・役職手当・技能手当）	206,000	
諸手当	64,000	24%
総支給	270,000	
賃金年計	3,240,000	
賞与（7月、12月、決算）	412,000	2ヶ月分
年収（総支給）	3,652,000	

高校新卒1年目から年収約365万円。これは年齢階層別の平均年収（民間給与実態統計調査）によれば、「25～29歳」の平均年収にほぼ相当します。

もちろん、諸手当や賞与はその時々で変動しますが、毎年恒常的な工事が多く仕事量は安定していますから、あてにしても大丈夫でしょう。

【年齢階層別の平均年収】

年齢階層	平均年収
19歳以下	133万円
20～24歳	269万円
25～29歳	371万円
30～34歳	413万円
35～39歳	449万円

参考：国税庁「令和3年 民間給与実態統計調査」

Our Works



軌間整生

列車の走行に伴い、レールに横圧や振動が生じることで、レールに狂いが生じてきます。レールの狂いにはレール間隔（軌間狂い）、左右の高低差（水準狂い）などがあり、これらの狂いが大きくなると、列車が揺れて乗心地が悪くなり、やがて脱線する原因となってしまいます。

レールとまくらぎを締結している犬くぎを引き抜き、標準ゲージという計測器で軌間を測りながら、再び犬くぎを打ち込み締結します。スパイクハンマーという柄の長さが1mほどもあるハンマーで犬くぎを打ち込む姿は、小気味よくカッコイイです。

レールは、列車が走行する際に車輪と接触することで少しずつ摩耗していきます。また、トンネル区間は常に湿潤状態にあるため腐食の進行が速いなど、列車の安全な運行には、こまめな点検や交換が欠かせません。

レールを締結している犬くぎや締結装置を外し、レール山越器で新しいレールを吊り上げ、旧レールと入替ます。

そして、再びレール接続部分に締結装置を取り付け、犬くぎでレールとまくらぎを締結、タイタンパーでつき固めを行います。



レール交換



まくらぎ交換

まくらぎは左右のレールの間隔を一定に保持しながらレールを支えるとともに、列車の走行による荷重や振動を道床に広く分散させる役割ですが、経年によりレール間隔を保持する力が弱くなるなど、定期的に交換が必要です。

まくらぎには、木製の木まくらぎの他、コンクリート製のRCまくらぎや合成樹脂製の合成まくらぎなどがあり、強度や耐用年数の観点からコンクリート製や合成樹脂製に切り替わってきています。

列車の走行で繰り返し与えられる荷重や振動によって、レールやまくらぎの下に敷き詰められている砕石（道床と言います）が、ゆるんで広がったりすることで、レールに高低（高低狂い）がでてきます。

道床つき固めは、その高低狂いが生じている箇所の道床にタイタンパーという振動機を差し込んで、振動によってまくらぎの下に砕石を押し込み、高さを調整しながら道床を適切な密度に締め固める作業です。



道床締め固め



分岐器交換

分岐器とは列車が2方向以上に進路変更する装置で、レールが交差するととても複雑な構造をしています。

新分岐器をあらかじめ線路脇などで組立てておき、旧分岐器を解体撤去したのちに一式ごそっと入れ替えます。

当社が手掛ける鉄道（保線）工事で、もっとも規模が大きく見応えのある作業です。

非常に重い装置の交換になりますので、通常は終電後の夜間に行うことが多い作業です。