

申22号 「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化」に関する説明交渉を行う！ その①

本日、申22号の第1回団体交渉を行いました。議論の要旨は以下の通りです。別にお送りする会社回答と併せて確認してください。

【設備21施策の検証に関して】

- 設備21施策で実施するとされた設備改良の進捗、設備管理システムのデータや図面の精度について、支社別、線区別に明らかにすること。
 - ロングレール化やPCマクラギ化は1級・2級線区ではほとんど済んでいる。
 - PCマクラギ化は4級線区で4割程度。バンドロール化も併せて進めている。
 - 設備21制定時の目標では30年間で設備改良を行っていく予定で、無理のない範囲で進めている。
 - 設備管理システム(TRAMS)のデータと現地設備の整合は使う上で不具合はないレベルにある。
 - 材料交換時のシステム反映は後回しになりがち。職場でルールを決めたい、注意喚起を行っている。
- 線路状態を総合的に把握する指標を明確にすること。また、その目標値と現在の状況について、支社別、線区別に明らかにすること。
 - 国鉄時代から使っているP値は経過を見る上ではわかりやすいが、P値以外にも動揺や座屈安定性、シグマ値など総合的に線路状態を把握している。
 - P値がいいからと言って乗り心地がいいかといえど一概にそうではない。
 - 線級ごとに違いはあるが、総じてよくなってきている。
- 技術者の育成について、これまでの成果と課題、今後追求する職場のあり方と技術者像について明らかにすること。また、育成7年プランの今後の運用についての考え方を明らかにすること。
 - 設備21で定めた、JRは管理のフロ、パートナー会社は施工のフロという役割分担は変わらないし、必要な教育や、相互の連携を行っている。
 - 「庭先意識」を持った技術者という言葉の違いはあるが、担当エリアに責任を持って取り組む技術者像。現場把握が必要という点はこれからも変わらない。
 - 7年育成プランは標準として定めたもので、一人一人に応じて育成していくことは変わらない。
 - スペシャリストや全体が見える者など、チームワークで仕事を進めている。これからもさまざまな人材が活躍できる部門としていく。
- 保線部門における、これまでの要員の推移と、今後の見込みを支社別に明らかにすること。
 - 保線は国鉄採用が多く、当社社員の年齢構成が顕著な系統。
 - 仮にエルダー施策とこの施策を行わなければ、数年後には標準数を500人割る。

【線路設備モニタリングによる新たなメンテナンス手法の導入に関して】

- モニタリング装置を導入する線区と導入スケジュールを明確にすること。
 - 首都圏では2018年度内、地方幹線では2020年度内の導入と運用開始を考えている。
 - 気動車だけの線区、奥羽本線・田沢湖線の標準軌区間は対応できない。今後技術開発を進めていく。
 - 山手線や京浜東北線など車両運用上毎日同じ線区を走る区間は1編成に搭載する。内房線・外房線などのように、車両運用が複数線区にまたがっている区間は、複数の編成に搭載する
 - 装置のメンテナンスは、メーカーが行う。運用や修繕の管理等は資産管理箇所(支社保線課)が行う。
 - 車両への設置・取り外しは車両系統にお願いする。総車・車セ・電車区と調整済み。
 - 装置の車両への取り付け後、機器のキャリブレーションが必要で、その後データを正しく判断していくための基礎データ作成などを行う。合わせて3ヶ月程度かかる見込みである。
 - 平行してテポの設置などの準備が必要で、搭載してから3~6ヶ月で運用開始。

その②へ続く