

「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化 について」議論内容（要旨）その①

1. 実施日について

【組合】

- 一保技へのモニタリング導入時期は。
- 青保技へのモニタリング導入時期は。
- 津軽線はどこまでか。
- 奥羽本線は。

【会社】

- 2019年度となる予定。
- 2020年度となる予定。
- 電車への搭載となるので蟹田までとなる。
- 青森～新青森間の区間となる。

3.

(1) 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ついて

【組合】

- 徒歩巡回の周期見直しとは。
- 材料検査との組合せとは。
- 引継検査における現場確認業務の一部省略とは。
- モニタリング機能は冬期間に課題あると認識している。

【会社】

- 東北本線については現在2週に1回であるが、今後は、駅間は3ヶ月に1回、構内はこれまで同様2週に1回となる。
- モニタリングを導入することで、状態把握ができピンポイントで対応できる。その空いた時間でマクラギ検査や道床検査などを合わせて行なうことが可能になるということ。
- これまでは施工して2週間後にJRとP会社が現場に行っていたが、今後はモニタリングデータで引継検査とする。仕上がりトラマスを使えば、JR社員が立ち会わなくてもいいと考えている。
- 現行同様、列車巡視に置き換える。会社として問題意識はある。

(2) 閑散線区の保守業務の見直し

【組合】

- 検査等業務のP会社移管はすべてか。
- 認定線路技術者制度の創設とは。
- 線路派出の廃止とは。
- P会社の体力、雨警備や異常時対応がP会社でできるのか。
- P会社の拠点配置も問題意識はある。

【会社】

- 年12回の列車巡視はJRに残す。
- 新たな資格となる。軌工管と同じ経験年数での資格となる。
- 派出すべて廃止と考えている。
- 基本的にはP会社となり、判断はJRが行う。状況に応じてJRが行くこともある。
- 安定が若干落ちる可能性はあるが問題意識を持っていく。