

「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化」 に関する申し入れを会社へ提出！！

保線部門は、列車の安全な運行に欠かせない設備の保守を担っております。今回の提案は、鉄道安全の根幹に関わる重要な部分に踏み込む内容であり、施策実施にあたっては、念入りな準備が求められます。急激な少子高齢化社会の中で、安全=命を価値基軸に判断できる技術者を確保していかなければ、鉄道の安全は守られません。安全を確保しつつ輸送品質を落さないためには、仕事のあり方を見つめ直す必要があります。今施策によって、保線業務の基本が詰まっている閑散線区における実設備の検査業務の殆どをパートナー会社に任せ、線路状態を総合的に判断する線路総合巡視の減少など、安全確保や働きがいの視点から課題があります。将来にわたり、安全・安定輸送を確保するために下記のとおり申し入れますので、盛岡支社の真摯な回答を要請します。

記

【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】

1. モニタリング装置導入にあたっては、全社員に対する教育を十分に行う必要があるため一定期間担当者を配置すること。
2. 材料モニタリングは年6回実施することになるが、実施内容としては検査か調査か明らかにすること。
3. 材料モニタリングデータは各自のJ o i - n e t 端末からアクセスできる時期を明確にしモニタリング専用端末は2台にすること。
4. 材料モニタリング装置が故障した場合は徒歩等による巡視となるが実施する場合の判断や具体的なフローを明らかにすること。
5. モニタリング装置導入線区の軌道状態を維持できるように、必要な対策を行うための要員と予算を確保すること。

【閑散線区の保守業務の見直し】

6. 冬期の踏切に関しては、普段管理しているパートナー会社が除雪判断と除雪体制をとれるようにすること。また、大雪などが予測された時はJRとパートナー会社で相互に調整できる体制にすること。
7. 保線技術センター管理の応急金具や災害予備品の棚卸し担当者を明らかにすること。
8. 動物の死骸撤去及び処理については、今後パートナー会社が行うが自治体の関係もあることから具体的処理方法を明らかにすること。
9. 著大軌道変位対応の後追い応急処置体制は、必ず実施してきたが変更する根拠を明らかにすること。
10. レール探傷車の保守用車責任者とはNSGの社員が担当するのか明らかにすること。
11. 多客輸送機関の異常時対応はパートナー会社が初動対応等を確実にできる体制にすること。
12. 台風等の情報収集をパートナー会社と共有し初列車添乗に関しては、線区の現状に合わせて実施すること。
13. 移管後の検査業務に関わる検査台帳の取扱い方を具体的に明らかにすること。
14. 現行、線路派出でおこなってきた保安打合せ票に関しては基本は対面であった。また、各種施工通知の発行など保線技術センターの担当者を含めて具体的に明らかにすること。

安全で働きがいのある職場を構築しよう！