

保線部門におけるメンテナンス体制の最適化について提案受ける②

(1) 閑散線区の保守業務の見直しについて

(組合)

- 横手エリアセンターの役割は何か。
- 大曲保技セに集約される業務は何か。
- 閑散線区の委託についてパートナー会社の要員確保は対応できるのか。
- 異常時の初動体制はどうなるのか。
- 現場に出る機会は減ることに繋がらないか。
- エリアセンターや保技セの間内改良はあるか。

(会社)

- 横手エリアセンターは大曲保技セの所属になり、P社ができること以外の計画や判断を行う。
- 大曲保技セは年間計画や予算管理等。
- P社の技術も高まり、対応できる業務量である。
- 異常時も様々あるが初動はP社。運転再開の判断は本体。
- 現場に出る機会を減らすことはない。技術力が落ちるとは考えていない。要注意箇所や気になる箇所に重点を置いて見る。
- 現行のまま使用できるため考えていない。

(2) 保線部門の技術支援体制の再整理

(組合)

- 技術支援体制の再構築は現行とどのように違うのか。
- 教育グループは現場にも出向くのか。支社としても行ってきているが違いは何か。
- 業務量はどのように変化するのか。
- どのような人を配置すべきなのか。

(会社)

- 秋田保技セの副所長直下のグループとなる。新白河の教育内容や各技セの教育担当がレベルアップしているため、施工方法、理論的なものよりも技術に特化して支援する。
- 現場へ行ったり、一カ所に集め机上で行うこともある。支社は技術支援を行い、グループは現場との繋ぎも行う。
- 業務量は緩和されている。要員見直しするが問題無い体制。
- 資質・技術力・指導力・経験が必要。机上の理論や現場の施工の応用性等指導できる人材。全体的な要素を判断し配置。

(3) 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

(組合)

- モニタリングにより精度は上がるか。
- 巡回周期の延伸、今回の提案での要員の見直しについては準備が整ってから実施するのか。
- 冬期の課題はどうなる。巡回周期はどうするのか。

(会社)

- 間違いなく精度は上がる。そのため計画もたてやすい。巡回の周期については延伸する。回数ではなく最低の周期を確保する。
- データの集積や段階的に進む等すぐに要員に直結するものではない。環境が整ってからとなる。
- 雪が多い場合データが取れない。現場に丸投げせず、支社としても共通認識を持ち、これまでと同様の巡回となる。

2. 実施時期

(2) 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 ◎線路モニタリング装置の車両へ搭載後準備出来次第

(組合)

- 実施時期が準備出来次第ということだが、車両搭載やデータの集積等あるため、どのようなスケジュールで考えているか。
- 会社として目指すべき時期は明確にないのか。

(会社)

- 車両搭載のスケジュールが明確ではないが、来年度までに終わる。データ集積で1年～2年の期間が必要と考えている。明確な時期が出たら別途示したい。
- 十分なデータ集積と社員の納得感を重視しスタートする。不安なままの導入はしない。奥羽本線が先行で予定しているため羽越本線と段階的になる。