

No.314
2018
5/20



はちおうじ

JR東労組
八王子地本
八王子地本
ホームページ
「東労組八王子」で検索



保線部門におけるメンテナンス体制の最適化に関する解明申し入れ<その②>

**モニタリング装置に依存することなく
JR社員として、現場を見て技術的判断することを確認！！**



明らかになったこと その②

《2項》「メンテナンス体制の再構築（設備21）」で議論されてきた「設備改良」の進捗および計画を明らかにすること。また、設備管理システムにおけるデータと現場との整合性に対する精度を明らかにすること。

- ・八王子支社管内のロング化は85%完了しており、残っている箇所は構内や技術的に導入が困難な箇所が残っているだけである。PCマクラギ化についても、85%完了している。武蔵野線、青梅線は60kgレール化が20%まで完了した。
- ・省力化軌道の導入は、4期工事まで終了しており、5期工事について検討しており、八王子まで導入予定である。
- ・設備更新のスケジュール感は、速やかに進めることが理想。いつまでに更新という明確なものではなく技術センターまかせている。お互いにチェックを行い制度を上げていく。

《3項》線路設備モニタリングの導入するに至った経緯と問題意識を明らかにすること。

また、E233系に搭載したモニタリング装置の成果と課題を示すこと。

- ・モニタリングシステムは京浜東北線導入から始まり、導入の課題を克服して八王子支社に導入されている。材料モニタリングとして、画像をリアルタイムで見ることが出来ない。軌道状態はリアルタイムで見れるが、分岐器部分のデータは取れない。マクラギも全体は見れず、締結装置部分のみ確認することが出来る。
- ・軌道変位はEast-iとモニタリング両方のデータを活用していく。動揺値はEast-iのデータを活用する。
- ・標準数を減らすことが出来る根拠は、線路全体を見る巡視ではなく、修繕箇所をピンポイントで見るメリハリ管理とモニタリングの数値を用いた引継ぎ検査の移管である。7月1日以降中央、青梅線は導入となるが、その他の武蔵野、南武線はデータ検証の後導入となる。大月甲府保線技術センター管内については、211系車両搭載後導入となる。
- ・基本的にモニタリング装置が壊れることを想定していない。しかし、年1回の点検、4年に1回の全般検査、8年に1回のオーバーホールを計画しており、オーバーホールの際には、予備編成を作り対応する予定。
- ・モニタリングの検査は、川崎重工と日立が行い、財産は保線課となる。
- ・材料モニタリングの画面については、システムの構成上のこともあり、現段階では1台となっているが、今後社員のニーズに合わせて検討していく。