



6月8日『保線部門におけるメンテナンス体制の最適化について』 大地申19号 に関する申し入れ交渉開催！！その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】

7. モニタリング巡視の本実施については線区におけるデータ精度の定着と、全社員がシステム概要・操作を習熟してからの実施とすること。また、駅間における徒歩巡視の周期延伸はシステム検証を行いながら段階的に引き上げること。
8. 各保線技術センターの駅間における要注意箇所については、現行通りの徒歩巡視周期で設備点検を実施する体制とすること。

モニタリング巡視開始予定

7月：京浜東北線（赤羽～大宮）、武蔵野線、東北線（赤羽～大宮 宇都宮～黒磯）。東北貨物、高崎線。

8月：東北線（大宮～宇都宮）、埼京線（赤羽～大宮）、川越線（川越～大宮）

要注意箇所・気掛かり箇所は区所ごとに点検周期を決めて個別点検を実施していくことを確認！

組合：要注意箇所は必要により個別点検。3箇月の周期でどうなのか。川越線橋梁でボルトの破損があった。8月から10月の3か月。不良箇所14回。3カ月では厳しいと感じる。

会社：精度も見えてきた。橋梁上のフックボルトは確認できない。モニタリング巡視の空いた時間で個別に点検するなど考えている。

組合：各現場で必要感感じてとなる。定めないとやらなくなる。各現場で例えば川越線の赤羽橋梁など1週間に1回など現場で決めて良いのか。

会社：特上は現場が把握している。現場でルール化をしてもらいたい。

組合：想定している弱点箇所はどこか。

会社：分岐器が弱点。また締結装置の浮あがりなど。犬釘はモニタリングではNG。

組合：橋梁を多く抱えている。武蔵野線、荒川橋梁や中川。締結装置の緩みが多い。ガードも緩んでいたりする。定期的に見たい要望ある。昼間立ち入れない箇所。見えない所へのアプローチ。弱点箇所とは別に確認するべきだ。

会社：橋の区間巡視と合わせて締結の緩みや橋の区間は退避スペースがないなど個別に見てもらいたい。

組合：軌道変位はどうか。アラートの精度を危惧している。今までは巡視があり、申告や気づきで計画できた。

会社：変位のメールが来たら保安体制で対応してもらおう。線閉でないと出来ないのも翌月の勤務指定で対応してもらおう。

組合：ルール化は現場で行うのか。

会社：点検の指導文書は出す。アラートメールの関係は、要注意箇所を現場で定期的な計画で見たい。

組合：装置だけで判別できない。徒歩巡視が全体を把握するとしてきた。不具合の発見が列車巡視で一定程度発見できる。列車巡視が大切になっていく。ワイパーを付けて列車巡視の質を上げていく必要がある。

会社：列車巡視は重要。総合的なものと体感で見られる。宇都宮保技セではビデオ取って全体像が見られる。インターバックできる。様々な手法を検討していく。ワイパーの件は関係箇所に意見出たと話す。

9. 4級線でモニタリング装置搭載車両が走行する線区についての取り扱いを明確にすること。

基準値アラートについては、マニュアルなど分かりやすくしていくことを確認！

組合：4級線は今までも3か月に1回で変わりない。日光線が該当するが、考え方は？

会社：変位の装置しか搭載していないため、モニタリング巡視は出来ない。変異は高頻度のデータが取れ、施工の効果が明確になる。

組合：材料を積んでいない理由は？

会社：犬釘の浮き上がりがあり今の所は難しい。PC化を進めていく。

組合：アラートメールの取扱いは改良された。現場で確認することもあった。材料は搭載されていないが軌道変位が出た場合にメールがきたら必ず行くのか？

会社：アラートメール飛んだら速やかに点検することとなる。巡視とは違う。

その④へ続く