



申12号『電気部門の変革2022について』に関する解明交渉行う!

その②

2月26日交渉

【明らかになったこと(要旨)】

【スマートメンテナンス導入等によるメンテナンス業務のスリム化】

①検査体系の見直し ②業務の効率化

- ◆モニタリングの導入について、まずは年4回走行の検測車に装置を搭載して検証していく。その後、営業車への搭載→検証→本実施という流れでやっていきたい。保線モニタリング時は営業車搭載から検証したが、電力では山手線に搭載して現在検証している。
- ◆モニタリングの営業車への搭載線区は通過パン数で検討したい。検測車で対応する線区も考えとしてある。宇都宮以北は通過パン数が減るので検測車という考えを持っている。
- ◆要員効果の実施について、検測車対応箇所はそこからスタート、営業車は営業車搭載後に検証して確認取れればそこからのスタート。
- ◆保線ではNSGがデータセンター、電気は未定。TEMSの業務量軽減も考えている。
- ◆埼京線の検測車走行は夜間だが、精度の高いカメラなので視認性に問題はないと考えている。
- ◆電力ではモニタリング導入においては至近距離検査をスリム化していく。モニタリング実施後は3年に1回で至近距離検査の実施にしていきたい。信通ではボンドモニタリング。ボンドは保線材料モニタリングの画像を受領して確認、またESII転写器もモニタリング対象。
- ◆検測車でやっているトロリ線摩耗値・オーバーラップ値・わたり線値、バージョンアップして実測値に近づけていきたい。起こしてはならないのはトロリ線を切らないこと。
- ◆電力の要員効果は工事制度の簡素化とスマートメンテナンス導入である。信通は外注になっている検査の効果になりTEMSの検査軽減になる。

【技術センターにおける業務の簡素化】

①制度の見直し ②積算、契約業務の効率化 ③通信システムのグループ体制見直し

- ◆電気部門は工事契約件数が多くなっている。小規模外注工事、少額外注工事の上限金額を拡大して負担を軽減すること、附帯工事の早期契約化を目的にしている。乗率パターンは線区採用かから区間での乗率に割り切っていくなど乗率パターン集約をする。派遣費についても算出を単金化して査定不要にするなど、時間がかかる手間を省いていく。
- ◆電気部門での人工積算については様々検討しているところもある。
- ◆信号技術者認定制度の適用拡大について、電子機器への拡大をする。論理変更の伴わないものをしていく。技術力維持は可能と考えている。
- ◆設備21施策で専門特化してきたが、設備の技術革新と適用が進んできたなかで、無線・有線という区分けが合わなくなってきた現実がある。今後はネットワーク・無線両方の技術者を育成していく観点からも技術領域でなく、工事設計グループと保全グループに再編成していく。

その③へ