



「在来線保線部門の将来ビジョンの実現に向けた組織の見直しについて」 に関する解明申し入れ 第2回団体交渉(3/17)を開催！ No.2

申10号

11. 「未来への保線業務の継続」の考え方と内容について明らかにすること。

【組合】

- 会社回答の生産性向上と省力化を図り、機械化施工、軌道工事の変革、効率化の推進、費用対効果が高い軌道構造への更新・強化等とは「MOT2027」の深度化という認識で良いか。その中で、新たに導入されるものや見直しされるものはあるのか。
- メンテナンスフリー設備と従来の設備が混在し、複雑で、システム化出来ていない。マンパワーが足りない現状の認識はあるか。
- システムで判断する材料が増え、現場での判断力が低下するという懸念がある。
- 担務変更で他の保線センターへ変更になった時の特情教育は実施するのか。また、見張業務はどうなるのか。

【会社】

- 深度化という認識である。分岐器の材料状態検査について、検査項目の見直しを検討している。また、軌道材料モニタリングのAI識別支援アプリの開発を進めている。点群データ活用なども挙げられる。
- 設備の混在やマンパワーの不足については認識している。諸課題の解決に向けて、複数のパートナー会社との議論の場を設けている。その中で、機械化施工の推進によるマンパワーからの脱却、契約の煩雑さの解消などについて要望があがっている。
- 現場での経験が減少し、判断力の低下が懸念されるということだが、人による作業を極力データやシステム化を検討しているところである。
- 特情教育の実施方法は、各地方での判断となるが実施する。各グループの特情教育に精通した社員が実施する場合もある。特情教育を受けたうえで列車見張り業務も行うこととなる。

12. 「スマートメンテナンスのさらなる推進」の考え方と内容について明らかにすること。

【組合】

- 不良個所のAI判定には、どのくらいの情報を認識させ、いつ頃から運用できるのか。
- East-iに高機能型軌道材料モニタリング装置を搭載するとあるが、営業列車に載っている材料モニタリングとは何が違うのか。
- マクラギ検査など年1回の検査を置き換えるのではないか。
- スマートメンテナンスのさらなる推進により、検査周期や検査方法の見直しがされるのか。特に線路総合巡視は従来通り行うべきである。

【会社】

- 軌道材料モニタリングで得られた画像について、システムが不良個所を自動的に見つけられるアプリケーションの開発を進めている。特にレール傷について点数を付ける様な支援ツールについては人による目視とほぼ同様の精度である。但し、レール傷の表層(画像で映る部分)の判断はできるが、傷の深さについては必ずしも表層の傷とは相関しない箇所もある。
- 画角が広がる。具体的にはマクラギ中央と道床バラストの肩付近までは撮影できる。細かい部分については調整中であるが、営業列車が走行しない線路の撮影など見直しを進めている。
- 置き換えることができるか検討中である。
- 実施基準で決められている検査、特に総合巡視については無くす事は考えていない。実施細目で決められている検査について置き換えを検討しているところである。