



申11号「電気部門の変革2022」に関する解明申し入れ(第3回交法) その4

第39項 設計時のパートナー会社の技術支援制度について、概要と具体的な手続きを明確にすること。

- ・コンプライアンスを確認した上で実施する。パートナー会社に立ち会ってもらい意見を貰うことで実際に即した設計に近づけていきたい。今までグレーゾーンだった立ち会いに対価を支払う。
- ・現場に来てもらったパートナー会社には対価を払う。施工も/ノウハウもあれば契約することもある。
- ・技術支援をしてもらっても、違う会社に発注することもある。

第40項 単価契約工種の拡大について明確にすること。

- ・細目を少なくする。例えば、連動装置の1型、2型、3型と選択肢があって、そこかえら選んでいた。今後は、それを規模や大きさ、重量などで分類して「各種」に統一する。
- ・単価契約で単品でも出している。本来は年間トータルで一定の数量や総額となることを見越している。基本的な理解は現場やパートナー会社にも再確認が必要だ。

第41項 信号技術者認定制度の適用拡大について、該当する範囲と根拠を明確にすること。

- ・2002年からの制度で定着してきている。各パートナー会社でも認定技術者が資格を取得している。
- ・2001年より電子機器が増えてきている。全てを直轄でやるとボリュームが多い。
- ・電子機器と表現しているが、単純な取り換え、試験方法が一定程度確立しているもの。例えばATSの電源装置などについては、試験方法が確立されている。そのようなものを中心に考えている。
- ・どこまで個別でやるかはパートナー会社と相談する。

第42項 通信グループの配置見直しに関して、見直す根拠と将来の展望を明確にすること。

- ・基本となるデータ転送は有線で基地局まで来る。有線で整備しても、Wi-Fiなどを使えるようになる必要もできてきた。有線通信と無線通信の境目がなくなり、精度がなじまなくなってきた。
- ・通信の技術者としては無線・有線を融合して業務内容で区分し、技術発展を目指す。

第43項 モニタリング装置を導入可能と判断した根拠を明確にすること。

- ・ESII転てつ機は、開発段階からリモートで電流等が見られるように開発してきた。データが集積され、設備状態の判断が可能になった。機器室単位で見ると、今年度で58箇所まで増える。
- ・ボンドモニタリングは保線で先行している軌道材料モニタリング装置を活用する。
- ・電車線モニタリングは、検測車に搭載していく。至近距離で検査していたのをモニタリングに置き換える。開発状況については、金具画像は高精細な画像が取得できるようになっている。自動判定に掛ける技術をテクニカルセンターで開発している。精度向上に取り組んでいる。
- ・人がスクリーニングを行うが、最終的には機械判定で終わりを目指している。モニタリング技術も進歩していくので、将来ずっととは言えないが、当面グレーゾーンは人間が判断する。

第44項 モニタリング装置について、導入予定の車両、線区、稼働時期を明確にすること。

- ・電車線モニタリングの営業車は首都圏の多頻度運行区間を考えている。通過パン数の多い区間だ。
- ・検測車はEast-iの気動車型と電車型両方だ。(E926形は除く)
- ・ボンドモニタリングは、軌道材料モニタリングを行う区間と同じという考えだ。
- ・車両改造に入れる前に、まずは試験車を使って検証していきたい。
- ・各地方における本格導入については、線路モニタリング装置導入時と同様に、列車へ搭載して、初期調整して線区ごとにキャリブレーションを行い、その後本実施としていく考えである。

第45項 検査体系の見直しを行う内容と根拠を明確にすること。

- ・モニタリングを実施することが大事な転換点。実施基準の中で社内のルールを適性化するだけであり、社内の十分な検証があれば可能である。これまでは早めに動いてきただけだ。
- ・設備ごとにモニタリングに置き換えられるか、しっかりと検証していきたい。