

申
5
号

在来線電車の保全体系の見直し (電車の検査周期延伸) に関する 解明申し入れ団体交渉終了!

▼会社回答▼

- 対象車種は通勤近郊ではE231系以降、特急型はE653系以降となる。概ね16年で機器更新しており、209系の製造から考え、有識者委員会を含め検証した結果から決めた。
- 2009年から見直しに向けて制約となる因子等を抽出し、有識者も含め議論してきた。すべての項目で問題ないことが示されたので延伸の判断をした。開放型主電動機の軸受け摩耗が見られたが装置保全の間に気吹きを行うことで抑えられたため、それも含めての判断。
- 車両の使用年数が経ったから検査周期の考え方を変えるというものではない。検査周期延伸をするにあたり、現時点で使用年数がどのくらいなのか、今後の車両寿命がどうなのかを考えた結果である。E231系以降の車両は何年経ってもこの検査周期を適用するということ。
- テストカーは、E231系、E233系、E531系、E721系、E257系、E653系から通勤型、近郊型の線区を抽出し、指定保全、装置保全、車体保全で検査している内容から制約のある機器を選んだ。総合車両センターのこれまでの検査実績を検証データとした。
- 装置保全から抽出した機器は、台車枠、ダンパー、緩衝装置、駆動装置、主電動機、コンプレッサー等、解体して検査しているもの。
- 車体保全320万kmに到達するのは16~18年かかると思われる。
- 年での検証ではなくkmでの検証である。テストカーは2009年9月から2015年4月まで検証を行っている。320万kmを超える距離、330万km前後まで走行させて検証している。年月による管理についてはこれからも変わらない。
- 検証では故障は発生していない。検証中に基準値を超えたものが見受けられたので対策として事前に処置を行うこととした。
- 総合車両センターへの入場についての考え方は従来と変わらない。総車セでの交換が基本だが、車セで交換する場合もある。
- 予備品は資材一元化で総合車両センターへ移管してきた。より効率的に予備品を使用できる。予備編成は限られた経営資源のなかで数を決めている。
- 期限のある部品は入場の際に総合車両センターが交換の判断をしていく。
- 今回の見直しで急に要員効果が表れるというものではなく、周期延伸で要員減になるものではない。また、そのために異動が発生するということもない。ただ、今までの人事交流はある。
- モニタリング保全体系に適用する車両はE235系。モニタリング保全体系に対応した状態監視機能を有する車両。モニタリングのデータは常時、地上装置へ送信される。定期検査、機能保全の一部をデータに置き換えて実施するというもの。
- 必要な効率化は実施していく。具体的な体制等が決まれば、改めて各地方でお知らせすることになる。
- 今後は作業から判断業務へシフトしていく。そのためどのような体制が良いのか検討していく。
- 総合車両センターの業務量が大幅に減となることはないので現時点では統廃合も考えていない。
- お知らせしている今後の方向性についてはあくまで構想であり決定事項ではない。