



HPはこちら

東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合
発責 教育・広報部
2020年3月12日 No.188

「2019年度冬期に関する申し入れ」新幹線統括本部と団体交渉で議論する

○新潟新幹線車両センター構内の着発線から庫内までの指定通路の除雪を行うこと！

▼各車両センターにおいて除雪のやり方が色々ある。降雪状況を踏まえ、必要な除雪は実施していく。指定通路の除雪を優先できるように、状況を見て効率的な除雪のやり方を勉強していきたい。

○新潟新幹線運輸区のカッター車要員として、冬期間は運転士1予備勤務の社員をおくこと！

▼常に走るものではない中で「運転士を1人おく」ことは非効率だと考えている。3月のダイヤ改以降は初列車にE2系を充当する計画である。ただし、E4系がある限り、初列車にE4系が運用される可能性はゼロではない。カッター車の判断基準は「前日8時のウェザーニュース」に基づき昼頃まで決定。所定行路の変行路対応については常態化するものではない。予備勤務者、休日出勤等様々ある中で乗務員の疲労度も踏まえ判断していく。

○ガーラ湯沢駅における回送列車発車の際、ホーム上の安全確認を行う対策を講じること！

▼駅社員は列車の進入時、進出時（回送列車を含む）、駅事務室にあるモニターを必ず見ている。危険と判断した場合は、直ちに指令へ連絡し、指令から運転士に連絡することになっている。安全の確保にむけて、引き続き新潟支社と連携していく。 <以下、山形新幹線車両センター関係>

○E3系のブレーキライニング凍結防止対策として電留線等のT車台車下部に融雪マットを設置すること！

▼同じ問題意識を持っているが、コスト面や対策の有効性の観点から現時点では具体的な道すじが見えていない。引き続き、現場の声を聞きながら検討していく。

○構内の積雪対策として、融雪マットを設置すること！

▼新たに整備する計画はないが、融雪マットの設置を含めて「とらん丸」（乗用式小型除雪車）の活用など、他支社における積雪対策を勉強していく。

○指定通路に融雪マットの設置と、電留線等のすべての昇降台に温水マット融雪装置を設置すること！

▼労災事故防止など、同じ問題意識を持っている。新たに整備する計画はないが、優先順位などを洗い出して検討していく。車両センターの検討課題の一つとなっている。

○降雪時におけるパンタグラフ離線対策として、パンタグラフ位置に屋根を設置すること！

▼屋根の設置は車両センター構内の構造上、無理だと言える。屋外留置車両を庫に入れるなどの対策のほか、有効性のある対策を現場の意見を聞きながら検討していきたい。ルミネーターなど設置環境が非常に厳しい。

○冬期における『き電停止』は、やむを得ない場合を除き実施しないこと！

▼き電停止をしても「凍結防止装置」が使えるように別電源の装備など勉強していく。



○ODC庫を早急に建て替えること！

▼築60年近く経過していることは認識している。今後の車両メンテナンスの状況にあわせて、仙台支社と連携をはかっていく。

○融雪7番線の両端に昇降装置を設置すること！

▼E8系導入もあり、車両メンテナンスの状況とあわせて、検査番線の固定化などを含め検討していく。

○新幹線車両の予備車を留置する留置線を増設すること！

▼増設は新たな土地の確保など非常にハードルが高いが、勉強しなければならない課題だと認識している。

新幹線統括本部における冬期の最大の課題は、車両の床下に着雪した雪が走行中に落下することで、地上設備の破損を引き起こしている。この対策が現段階における最大の課題である。