



羽越線・下興屋踏切消雪設備の復旧実現!

申24号・2023年度冬期検証に関する申し入れ 団体交渉

新潟地本は9月4日、申24号・2023年度冬期検証に関する申し入れの団体交渉を行いました。

昨年度冬期の検証を通じて今年度の冬期に活かすために申し入れを行っていったものです。東日本ユニオンがこの間改修を求め続けてきた羽越線・下興屋踏切の改善を実現するなど、大きな成果を得る交渉となりました。

お客さまの視点からホーム除雪を求める

ホーム除雪は始発列車までに2両分の除雪を行うとしてきたものの、ホームに雪がある状態でお客さまが降車している場面があることから、始発列車の両数分の除雪を行うよう求めました。

支社側は、公共交通機関として確実に出来る範囲を除雪する考えで、早い駅では4時から、巡回除雪は5時から除雪を行っていきながら、始発踏切で一両に両数分の除雪は難しいとの認識を示しました。

その上で、除雪範囲は外部委託をする際に毎年折衝を重ねていて、請け負う会社が集められる人工も限られる中で調整しながら、範囲を広げられないかという事も含めて折衝していきたくしました。

巡回除雪の課題について質すと支社側は、作業指定日以外に積雪が見込まれた際に、臨時に発注をするのか、直営の社員で除雪をするかという判断は難しい部分があるとして、次期冬期までに臨時発注の仕方を勉強しているとし

作業指定日や除雪の方法について、乗務員などにも共有して良いのではないかと指摘すると支社側は、決してデータをクローズにしている訳ではないとした上で、支社内でもしっかりと議論していきたくしました。

只見線は積雪が多く12月15日以降も降雪が予想されることから、冬期間を3月31日までにするべきだと訴えました。

支社側は、昨年度も3月下旬に只見線において積雪があったことを認め、直営の社員でホーム除雪の対応を行ったとしました。

その上で、外部の力による除雪は15日までだが、それ以降や冬期前であっても、長岡統括センター社員を含めた直営や、支社社員で対応する考えに変わりは無いと回答しました。

期間外であっても除雪体制はとれるという事で良いか組合側が質すと支社側は、降雪があり除雪が必要な場合は、必要な体制が取れるという認識を示しました。

架線凍結による運転不能の防止策を質す

越後線・柏崎〜吉田駅間において発生した架線凍結による集電不良の対策と課題を明らかにするよう求めると支社側は、2024年度冬期の取り組みについて検討を行っているとして回答しました。

検討内容について質すと、トロリ線の過熱装置の時間延長や加熱温度の調整、トロリ線塗油について効果が発揮できる時機に実施することで年1回に切り替えたこととしました。

また新たな取り組みとしてカッターパンの導入ができるか検討していることとしました。



今年2月17日に臨時回送電車として回9121Mと回9122Mを運行した理由を質しました。

支社側は、過去の気象条件を参考に気象情報を考慮し、アークを出来るだけ発生させず集電不良を防ぐ取り組みとして、始発列車の運行を確保したと回答しました。

羽越線・羽前大山〜羽前水沢駅間の下興屋踏切の消雪設備の復旧を行うよう求め、消雪装置の改良を検討しているとの回答を受けました。

東日本ユニオンとして繰り返し要求を行ってきた内容であり、支社側も以前の交渉では継続して優先順位を勘案すると回答してきたが、ようやく優先して実施することとしました。

安全を求めた要求実現！消雪設備改良へ

改良後はどのような設備になるのかを質すと、これまで線路側に水が出ていたものを、車が通る方向に配管を這わせてそこから水が出るという形に装置そのものを入れ替えることとしました。

石打〜岩原スキー場前間になだれ防止柵を設置するよう求めましたが、新たにないない防止柵の設置は考えてはいないとの回答を受けました。

◆

◆

より効果的な冬期の取り組みを求める

E653系の水管凍結対策の効果について明らかにするよう求めました。

支社側は、一昨年は破損によりトイレが使用出来ないう状況になったため、凍結による破損を防ぐための改修を行い、12月8日に8Mで凍結が発生したが破

車の前に運行させたと回答しました。

電車での霜取りは初めてだとする支社側に対し、誰の発案で、効果はあったかを質しました。

支社側は、支社・指令・新潟運輸区の発案であり、効果については検証中だとしました。

◆

◆



は12月1日〜3月31日まで全ての車両を庫内留置し、冬期体制とするよう求めました。

支社側は、庫内留置は長岡車両センターの廃止により、車両の屋根上除雪等に検修社員が対応できないことから行ったものであり、効果はあったとの認識を示しました。

◆

◆