

## 「2020年度冬期対策」に関する検証申し入れ交渉を行なう！①

**第1項 大雪等の異常時における通勤手段や乗務員の送り込みの優先順位を明らかにすること。また優先順位を付ける際は安全を最優先とすること。**

**回答** 管理者の指示に基づき取り扱うこととなる。

**(組合)** 大雪等で異常時における通勤手段の優先順位を教えてください。

**【会社】** まずは通常の交通手段で出勤となる。次に列車、バス、その次に自動車、その次にタクシーの順番で優先順位をつけている。あくまでも管理者の指示に基づいて出勤してもらうのが基本である。

**(組合)** 北上線の雪害で、乗務のために運輸区から送り込みをしたが、その後運休となり、ほっとゆだ駅に待機の業務指示を受けた。支線は無人駅、委託駅、夜間無人の駅がほとんどであり、選択肢が車両の中しかない。送り込む上での判断基準はあるのか。

**【会社】** 送り込みをしたものの列車が来ていないケースもあり得る。待機するにあたり、適当な場所を判断する事になる。悪天候であればタクシーの中で待つのも一つの判断。お客さまスペースで待機するケースもある。様々な状況が発生するが、ケースバイケースで休む場所を選定していく。

**(組合)** 横手駅で気動車の活殺作業があったが、作業の度に一ノ関運輸区からタクシーで横手に行き、活殺作業をし、タクシーで戻ってくる作業があったが、横手運輸区に活殺作業を依頼するのは可能なのか。

**【会社】** 依頼すること自体は可能だが、基本的な考え方がある中で一ノ関運輸区において対応している。足ロスは理解しているが、横手運輸区は秋田支社管内であり、支社内だけで完結する話ではない。横手運輸区にというのは今のところ考えていない。

**第2項 各駅や各駅乗務員指定通路等の除雪体制を明らかにすること。また、駅社員以外が駅等を除雪する判断基準と区分を明確にすること。**

**回答** 必要な除雪体制は整備している。引き続き系統を超えて総体で対応していく考えである。

**(組合)** 今回は八戸線の除雪が追いつかなかったと声が出されている。八戸線のテンポラリースタッフの配置状況はどうなっているのか。

**【会社】** 長苗代、白銀、階上、角の浜、陸中八木、有家、陸中中野駅がテンポラリースタッフを配置している。

**(組合)** 八戸線の除雪について特に問題意識を持っているが、会社としての問題意識はどうか。

**【会社】** 12月1日からテンポラリースタッフを契約している駅が多いが、その前に降った時には管理駅等で対応している。タイムリーに出来ないケースも発生している。初列車に間に合わないケースもあった。

**(組合)** 八戸線に関しては八戸運輸区社員も系統を超えて絞駅を除雪した経緯がある。問題意識は、出勤予備の方が一緒に除雪に行ったが、絶対にダメという事でなく、勤務操配等で対応できないか。

**【会社】** 予備の勤務を変形日勤に変更してやる事はあり得る。何かあった時に乗務をする方であり、対応出来る乗務員を確保すべき事だ。除雪に行ったので乗務員がいないとはならない。そこは判断していく。

## 除雪対応に行く場合の出勤予備の在り方や考え方を確認！

**(組合)** 盛岡駅田沢湖線ホーム8・9番線はMRSに委託されているが、他のホームは委託されておらず、輸送本部の社員で除雪をしている。昨冬は非番で午前中対応している場面もあった。その違いや、今後委託作業の拡大は出来ないのか。

**【会社】** 2・3、8・9番線は委託しているが、そこは雪がたまりやすい。契約していない箇所は駅員が雪かき出来る場所でもある。社員が手に負えない範囲ならば、臨時発注も可能である。今冬もこれまでの実績を踏まえ除雪委託をする。それでも追いつかない場合は考えていかななくてはならない。

## 「2020年度冬期対策」に関する検証申し入れ交渉を行なう！②

第3項 久慈駅における燃料不足のための検修員による給油対応は、携行缶に入れ往復する作業ではなく、タンクローリーから直接車両給油の対応とすること。

**回答** 状況に応じて必要な給油を実施している。

(組合) 会社回答の「状況に応じて必要な給油を実施している」という意味はどういう事か。

【会社】今回、久慈駅でミニローリーから給油した事に関しては良いと考えている。ローリーを手配するにも相手があるので、場合によっては断られる可能性もある。条件が整い、可能ならローリーでも良い。そうでない場合は携行缶を持っていく対応となる。状況に応じての対応となる。

(組合) タンクローリーから直接給油で対応は出来る事で良いのか。

【会社】その通りである。一つの手段としてタンクローリーから直接給油が出来る。場合によるということ。

(組合) 危険物取扱者がいないと出来ないと聞いている。入換出来る、出来ないもある。条件が整ったら出来るということか。支社としてこの駅は出来る、出来ないというのは把握しているのか。

【会社】そうだ。個別の駅で出来る、出来ないという検証はしていない。場所を見た上で管轄の消防に連絡をして対応をしている。大館駅や鹿角花輪駅も盛岡から携行缶を持って現地へ行っている。条件が整えば出来る話であり、消防署で見解が違う場合もある。届け出が必要なのか等、確認した上で行うことになる。

(組合) 除雪に関連すると、系統を超えて対応した場合、運輸区からも除雪にいく事になり、危険物取扱資格を所持している方が除雪に行ってしまった。このような場面で危険物取扱者が給油対応に行けない懸念がある。危険物取扱者を増やした方が良いのではないか。

【会社】資格に関しては必要最低限の取得と考えている。必要な数はしっかり見ていく。

第4項 各駅中線の除雪体制及び除雪計画の考え方を明らかにすること。また、除雪を行う際は安全を最優先とすること。

**回答** 気象状況や輸送影響等を総合的に勘案し、除雪を実施している。

(組合) 中線の積雪軽減の為に中線運用を行ってきた経緯があると思うが、前沢駅も中線運用は行ったのか。

【会社】中線の運転頻度を上げ、着発線変更で旅客列車では5本程度実施した。それによって中線の積雪が無くなったと分析している。効果があったと考えている。

(組合) 今年の冬も同じような考え方で中線運用をしていくのか。

【会社】現時点では考えていない。今年の降り方は異常だったと考えているので、今年はケースバイケースと考えている。

(組合) 前沢駅中線の除雪に際し、前沢駅前後の踏切間での徐行があった。乗務員は踏切間の徐行がある事を当直から伝達を受けて行ったが、徐行信号機が建植されていなかったという事象があった。当該乗務員が当直に確認したところ、実際には大雪により信号機が建植出来なかったという事であった。情報共有や連携できれば良かったのではないかと思っている。問題意識を認識一致したい。

【会社】了解した。前沢の事象に関しては詳細を把握しているものではないが、安全への配慮は同じ認識だ。

(組合) 情報のやり取りに関しては異常時だからこそ綿密にやる事は必要であり、これまでもやっていると思うが、冬期を迎えるタイミングで現場とコミュニケーションをとりながら周知していただきたい。

【会社】これから冬期を迎えるにあたり、現場としっかりやりとりしながら手続きを踏み安全にやっていく。

## 「2020年度冬期対策」に関する検証申し入れ交渉を行なう！③

第5項 北上駅および一ノ関駅での雪害におけるパンタグラフが上がらない事象等の対応方を統一し、マニュアルに沿った対応とすること。

**回答** 事象内容等を踏まえ、必要な対応を行っている。

【組合】今回、北上駅と一ノ関駅で雪害に伴ってパンタグラフが上がらない事象が発生した。北上場面では向かっている最中に解消し、異常時対応には至らなかった。冬期に大雪が想定される場合には北上駅に留置している車両を盛岡まで回送する取り扱いがあるようだが、実施しなかったのか。

【会社】結果的に行なわなかった。計画は立てたが、北上から盛岡までの回送であり、当日の状況は盛岡駅でも多くのポイント不転換が発生していた。車両を取り込める状況では無かったので、電報手配や打ち合わせも終わっていたが、運休として北上駅に置くことになった。

【組合】一ノ関駅での事象は屋根の雪下ろしという事であったが、その作業は一ノ関運輸区の検修員で出来ないのかという意見があったが、会社の認識はどうか。

【会社】実際には雪下ろし作業をしたが、パンタグラフの状態がどのような状況なのか確認したと認識している。その時点では一ノ関運輸区の検修員は電車に関する知識が無いと判断し、盛岡車両センターが出勤した。

【組合】軽微な作業であればその車両の教育を受けていなくても対応出来るという会社認識からすると、一ノ関運輸区の検修社員でも対応出来るのではないか。

【会社】一ノ関運輸区検修員でも出来る範囲であれば対応可能と考える。実際に今でも出来る範囲で対応してもらっている。その時点での一ノ関運輸区としては、電車の屋根上の知識は充分ではなかった為に、判断できなかったのではないかと考えている。今後を考えて一ノ関での電車の故障もあることから現在、電車の教育もしている。今後はあり得る。

【組合】故障の大小によって盛車セから出勤してもらう事はあると思っている。そもそも今事象は仙台所属の車両であり、大前提は所属の車両センターが対応するという基本は変わらないのか。確認作業などの1つの判断は一ノ関運輸区でも今冬から可能性があるということが良いか。

【会社】大前提は変わらない。幅が広がるということ。盛岡車両センターの701系に不具合があった場合に、盛車セが駆けつけるのは当然だが、一ノ関運輸区でも対応可能になれば尚良いということ。

【組合】一ノ関運輸区として対応できるレベルについては指令や盛岡車両センターに周知するべきだと思う。基本的な考えは共有するべきではないか。

【会社】一ノ関運輸区においてある程度の電車知識を教育している事は指令に情報として話をする。盛車セとは一緒に取り組んでいるので、同じ認識を持っていると思っている。今後は最初に一ノ関運輸区が出勤する事が基本で、その後に盛車セに出勤要請する事もあると考えている。

**全5項目議論終了！**  
**交渉内容を職場で議論し、組合員と認識を一致させ**  
**昨冬の教訓を今冬期体制に活かしていこう！**