

2021年度冬期対策について提案を受ける！①

9月27日、会社より2021年度の冬期対策について提案を受けました。提案内容と主な議論内容は以下の通りです。

2021年度の冬期においては、秋田新幹線を主体とし、在来線においても安全で安定した輸送をお客さまへ提供するため部外能力を活用した除雪体制を確保するとともに、全社員及びグループ会社等と一体となった冬期対策を実施する。

- ・こまちルートは毎日、機械除雪する。つがるルートに関しては検討中であるが、降積雪状況を把握し、計画を立て機械除雪を行う予定である。駅間に列車を止めない基本的な考えは変わらない。
- ・ポイント不転換時に駅社員がガスバーナーを使用し融氷等を行う。

1. 融雪装置の新設・増設箇所

- ・電気融雪マット新設⇒湯沢駅構内(7号、9号イ) ・エアージェット⇒長峰駅構内(10号イ、ロ、)
- ・熱風式融雪装置 ⇒湯沢駅構内(8号)

2. 着発線変更等 ※12/1～3/31

- ・これまで実施してきた副本線を発着する列車の主本線への変更
- ・奥羽本線⇒後三年、二ツ井、早口、白沢、碓ヶ関、大鰐温泉、石川、川部、大釈迦に加え、新たに浪岡駅の副本線着発列車を本線着発に変更。
- ・羽越線 ⇒羽後亀田駅
- ・奥羽本線「津軽湯の沢駅」・北上線「矢美津、平石駅」は全列車が通過。

組) 副本線発着から主本線発着への変更で、今年度変更する特徴的な列車は？

会) 碓ヶ関駅⇒636M、1660M を中線から上本線に変更。

浪岡駅 ⇒639M、661M を下1番から下本線に変更。

会) 通過駅においては、駅舎の雪庇状況や、春先まで除雪をしないことによりホームまで行けないことが想定されるため状況については定期的に確認していく。

3. 部外能力の活用について

会) 部外能力の活用については、継続的に行う。テンポラリースタッフの確保が年々困難な状況があり CSP やシルバー人材で対応する。今冬期に向け契約状況をまとめている最中である。

組) これまでもテンポラリースタッフの高齢化で契約することが困難な状況もあり、駅では難儀していた。今後の会社として方向性はあるのか？

会) 今冬期 CSP に切り替えていく方向性は変わらない。しかし、今後「柔軟な働き方」に変化していく中において、JR 本体で除雪を担っていくことも想定していかななくてはならない。また、業務委託している駅においては、グループ会社(Livit)によるポイント不転換対応を行う。大館駅を除く7駅(鱒ヶ沢、川部、能代、男鹿、角館、田沢湖、湯沢)で試行として実施する。ブロック長が駐在している時間帯において試行していく。

組) ブロック長のみが不転換対応を行うのか？不転換対応において必要な教育はあるか？不転換対応は運転取扱いではないという認識か？試行とした理由については？

会) ブロック長が不転換対応するが、ブロック長が認めた社員を帯同することは可能である。教育についてはブロック長に行っていく。運転取扱いではないため運適・医適は必要ない。試行としたのは、今後ブロック長だけでなく対応できるか検討していくためである。

NO.10号へ続く