

指令からの情報錯綜し現場困窮する

貨物・旅客の職場から



発行所
国鉄労働組合長野地方本部
長野市中御所3-2-22
発行者 太田克彦
編集者 矢澤栄雄

2014年3月3日
第1491号

ようこそ国労へ

大宮・名古屋

郡山で国労加入！

列車抑止で乗務員閉じ込められる

2月14日、塩尻から甲府まで450Mに電車便乗した。途中、富士見・信濃境で先頭車両が押し掻いた雪の除雪を行い、小淵沢に到着。小淵沢には1メートル程の雪が積もり、前途運転不可能となり抑止となった。その夜は便乗中であつたが、車内で一夜を明かしたが、15日に駅社員の好意により休憩室で待機、乗客への食事として配られた弁当を頂き、休養は甲府運転区小淵沢乗務員宿泊所を借りて、17日まで何も出来ないまま小淵沢で待機した。

15日から17日まで一緒になった電車運転士と話をしたところ、指令は450Mの運転継続を指示してきたが、運転士の判断で運転継続は危険と判断して小淵沢での抑止を強く要請した。その後は列車抑止のため運転士・車掌は16日に代替乗務員到着まで交代で列車監視により疲れがかなり溜まっている様子だった。17日午後、14日から抑止していた450Mが救済列車として運転再開されたが、その列車に便乗し、14時過ぎに甲府に到着したが、交



脱線した機関車と同型機関車

通手段が寸断され自区に帰ることができなかった。18日昼に自区から迎えに来た車で14時頃に自区へ帰着した。

この日、雪害のため列車抑止により木曽福島駅、宮ノ越駅で運転再開を待つ運転士もいた。宮ノ越駅で抑止された運転士は機関車で32時間過ごした。

機関車脱線

16日、東日本の要請により甲府・小淵沢間を機関車により除雪を行った。小淵沢構内は入信使用で除雪す

るため入換作業を開始したが、入信が雪で埋もれた手前まで起動、作業員の手作業により入信が見えるよう除雪し再開したが、入信を10m過ぎたあたりで前に進むことができなかった。後進して再度行うとしたが、動かなくなったため作業員が機関車の周りを除雪していたとき、車輪が外れているのを発見し乗務員が脱線の確認をした。その後の除雪作業は中止となり、本線を機関車が塞いだため載線作業が手間取り、岡谷・甲府間の運転再開が19日まで大幅に伸びる結果となった。

除雪途中で運転再開

16日篠ノ井線の初列車1222M、長野駅を7時50分定刻に発車したが、篠ノ井駅で停車させられた。理由は桑ノ原ノ井間の除雪だった。指令になぜ今頃除雪で列車を抑えるのかと苦情を呈したが、停車は実に2時間ほどに及んだ。

さらに、田沢駅でも平瀬の除雪のため1時間ほど停車させられた。平瀬の上り線だけ除雪がされておらず、1222Mが田沢に到着した後、上1からMCロータリーが除雪に向かうというお粗末さであった。なお、篠ノ井駅で下り列車と行き違いをしたが、それ以外下り列車との行き違いはなく、列車間合いは十分すぎるほどあったと思われる。

篠ノ井線の問題点

①除雪が完了してから1222Mを運転すべきではなかったか？1222Mから運転するという運行計画そのものが誤りであったのではないか？

②当日、篠ノ井線は本数を減らして運転することになっており、桑ノ原での行き違いの必要性はなかったと思われる。1222Mを2時間も待たして、桑ノ原の待避線の除雪を行う必要性はなかったのではないか。(篠ノ井駅助役は、MCロータリーを飯山に今日中に返さなければならぬので、桑ノ原の除雪をあえておこなったと言っていた。)

③大雪とはいっても30cm程度の積雪であり、ロータリー除雪する必要があったのかどうか。篠ノ井からMCロータリーが向かっていくので、列車の運行はできたのではないか。桑ノ原でMCロータリーは退避していれば、2時間もの遅れを出す必要はなかった。またロータリー除雪を行うにしても、列車にあたらぬ間合いでやるべきではないか。

④田沢駅手前で長野指令から1222M運転士に「平瀬のポイント除雪のため機外停車する」旨の連絡があった。ほどなく指令から「平瀬のポイントは回復したので信号を現示する」という連絡があり田沢に入駅し乗降扱い。田沢上本の出発

⑤15日は大雪のため支社内全線でマヒ状態となった。運転再開後の列車が途中駅で計3時間もの長い時間停車したことは、運転再開を待っていたお客さまの期待を大きく裏切ることとなった。施設側に「お客さま第一」の意識が足りないのではないか？1222M松本到着後、すぐ後続の440Mが松本に到着した。440Mは折り返し長野行となるため多くのお客さまが発車を待っていたが、平瀬を除雪したMCロータリーが除雪をしながら松本駅に向かってきたため、なかなか発車できなかった。

⑥鳴り物入りで導入された投排雪車の姿がみえない。MCロータリーではなく、ご自慢の投排雪車で除雪を行えばもっと効率的に除雪ができたのではないか？中央東線にも各所からMCロータリーが応援にいったと聞いている。投排雪車の実態、欠陥性、実用的でないことを改めて追及すべきでもある。

日米共同訓練反対集会 新潟県高田市で開催



2月22日、日米共同訓練反対の集会が新潟県高田市で開催された。

集会には、平和フォーラム北信越ブロック5県から400名が参加し、長野県からはバス2台約80名が参加しました。集会は各県代表の決意表明が行われ、今日の安倍政権の「戦争ができる国づくり」に対し厳しく糾弾するものとなった。

集会終了後、デモ行進に移り自衛隊高田駐屯地の前を通り、JR高田駅まで約1時間、「日米共同訓練反対」「オスプレイは新潟に来るな」「集団的自衛権の行使反対」等シュプレヒコールで高田市民へアピールをおこなった。

冬期激励行動 十日町駅との交流会



戸狩岸田屋で交流会開催

地本・支部・分会合同で開催



森宮野原駅激励



桑名川駅激励

地本組織対策会議開催

2月7日に地本にて第2回組織対策会議を開催しました。JR東日本労働組合発足に伴う取り組みを第1回の会議で提起し、各支部・分会で取り組んでもらいました。各支部・分会からの報告―◆労・ユニオンとも組合員の結束が固い。◆しこり・わだかまりがまだある。◆なかなか話が来ない。◆逆オルグをされてしまった。等取り組みの意見が出された一方、◆分会運動がなかなか出来ない。◆職場での活動がない。―等の意見も出されました。まず、集まる場を作りながらしっかりと職場を見つめ、焦らず長い目で組織拡大を取り組んでいきます。

新採対策について―◆職場配属時の組合説明会は新入社員に国労組合員は「怖い」と言うイメージを与えている。◆チラシや組合グッズを組合員にも配布をしたらどうか? ◆飲み会だけでは組織拡大は図れない。◆趣味からのつながりを作っていない。―等の組織拡大への取り組みについても意見が出されました。

今後、地本としても分会・支部と連携を取りながら対策を考えていきます。

今後も「つながり」を大切にしながら、地本・支部・分会が連携を取りながら組織拡大の運動を強化していきます。

◆退職の際は、鉄道退職者の会への加入を! ◆

◎鉄道退職者の会 長野地方連合会

電話 026-226-6658

◆交運共済からのお知らせ◆

マイカー共済の新規加入を!

◎全国交運共済生協 長野事業部

電話 026-291-5057 JR:067-2583