



2025年度冬期の取組みについて 説明を受ける 要求・提言内容の多くを反映

新潟地本は10月29日、新潟支社より「2025年度冬期の取組みについて」の説明を受けました。申3号・2025年度冬期に関する申し入れの団体交渉をはじめ、これまで課題や問題点について労使で認識一致を図ってきましたが、この間、東日本ユニオンとして要求や提言してきた内容も多くが反映された内容となりました。

越後川口・大沢駅の雪抱え対策ははじめ交渉で議論してきた内容の多くが実現

■上越線越後川口駅・上り本線に融雪マット敷設
雪抱え対策として、上り6両停止目標付近から約22・5mの融雪マットを敷設し、冬期間は全ての旅客列車を6両停止目に停車させるとしました。

また、越後川口駅構内の機械除雪と合わせて降積雪量に応じて補助要員によるホーム側雪の除雪を実施するとしました。



■上越線大沢駅・構内消雪設備の整備
雪抱え対策として、消雪設備改良により、列車停止位置付近の消雪能力を向上させるとしました。

支社側は、地中化されている送水管を地上化する事でメンテナンス向上を図り、漏水による水量減少の防止を図ったとしました。

その上で、今までは送水管が地中にあるために水が出なくても確認が困難であったことが改善されたとしました。

また井戸は従来通り一カ所であるものの、今までは水の立ち上がり箇所が遠くにあることから消雪能力に課題があったが、今回の改善で水の立ち上がり箇所が近くなり、2箇所が増えることで流れが良くなり消雪能力の向上が図られる見込みだとしました。

■E653系凍結等によるドア不具合対応

特急「いなほ」「しらゆき」のドアに付着した雪が凍結することで開閉不具合が起これり列車遅延が生じていることから、スプレィヤーの整備により、雪の除去作業時間の削減を行い、輸送影響の拡大防止を図るとしました。

支社側は、スプレィヤーは車両および駅に配備し、は車両および駅に配備し、

■早期運転再開に向けた車両前面除雪対応
車両が雪を抱えて停車した際、試行的に乗務員による前面除雪を実施することで早期運転再開を目指すとした。

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること

水塊スプレーも引き続き搭載するとしました。

スプレィヤーは温水を使用するため、車両は温水手洗い器から温水を補充、駅は列車到着前に補充しておくとした。

■E129系2Pan編成への霜取り用パンタグラフ搭載

昨冬期は架線凍結による集電不良が11件発生したことから、E129系2Pan編成10編成へ霜取り用パンタグラフを搭載し、集電不良対策を図るとしました。

支社側は、信越本線ではELによるカッター代行を行わず、初列車を2Pan編成で運転するとした

■早期運転再開に向けた車両前面除雪対応
車両が雪を抱えて停車した際、試行的に乗務員による前面除雪を実施することで早期運転再開を目指すとした。

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること



■E129系2Pan編成への霜取り用パンタグラフ搭載
昨冬期は架線凍結による集電不良が11件発生したことから、E129系2Pan編成10編成へ霜取り用パンタグラフを搭載し、集電不良対策を図るとしました。

支社側は、信越本線ではELによるカッター代行を行わず、初列車を2Pan編成で運転するとした

■早期運転再開に向けた車両前面除雪対応
車両が雪を抱えて停車した際、試行的に乗務員による前面除雪を実施することで早期運転再開を目指すとした。

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること

消及び輸送影響の拡大防止を図るとしました。

対象区間は新潟（駅除く）山都駅間で、新潟支社乗務員のみ対応であるとしました。

具体的には、キハ110系及びGV-E400系にノコギリ、ヘルメット、耐切削手袋を搭載し、伐採を行う際は倒木の画像を撮影して協議、対応の可否の判断と打ち合わせを行うていくとした。

■長岡駅ホーム留置車両の追加設定
長岡駅南側構内からの出区困難による運休対策として、多量の降雪が見込まれる場合にホームへの

■倒木が予想される場合の運転規制見直し
磐越西線で倒木が予想される場合の運転規制について取り扱いは見直しを行い、安全輸送の確保を図るとしました。

■早期運転再開に向けた車両前面除雪対応
車両が雪を抱えて停車した際、試行的に乗務員による前面除雪を実施することで早期運転再開を目指すとした。

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること

支社側は、少しでもダウンタイムを縮小すること

夜間留置車両を増やすことで、朝通帯の輸送力を確保するとしました。

具体的には2番線ホームに信越線421Mと423Mの2本、4番線に上越線1722Mを留置するとしました。

423Mは誘導信号機による入換作業が生じるため、未経験の乗務員には教育を実施、1722Mは上屋の下に留置させるために、新たに停止目標を設置する予定としました。

工事や投排雪用車の絡みがあるため、施行の有無は翌日の気象予測により判断し、指令手配で実施すると説明しました。

安定輸送や安全は確保できるのか 働く労働者の視点から検討・検証を

新潟支社は昨年度の冬の傾向について、①山間部を中心に強い降雪があり、列車が雪を抱えて停車する事象が多発した②重く湿った雪質の影響もあり、倒木等による運転見合わせが発生した③JPCZの影響による短時間で強い降雪が発生した、としました。

その上で2025年度冬期の対策方針を、①山間部を中心にハード・ソフト両面から雪抱えや倒木対策を講ずることで、輸送障害発生防止・早期運転再開を図る②各種データを活用して早めの運転判断を行うとともに、お客さま・

社員に迅速に情報提供を行う③組織再編や経営環境の変化を踏まえ、各種対策の実行と検証を行う、としました。

この間、東日本ユニオンが要求や提言を重ねてきた内容の多くが反映されました。

一方で、運転士による早期運転再開に向けた取り組みの試行をはじめとする、新たな取り組みも盛り込まれました。

安定輸送が実現できるのか、安全は確保されるのか、効果的な対策なのか、労働者の視点から問題や課題はないか検討・検証を行っていきます。