



郡山支部情報

JR東労組「2018政策フォーラム」

11月11日～12日、神奈川県箱根町「湯本富士屋ホテル」にて本部政策フォーラムが開催されました。郡山支部は仙台地本の代表として「より良い地域ローカル線を残すために～より便利な東北本線の運行の実現に向けて」というテーマで発表を行いました。

その他に各地本、部会から選出された計11機関による発表がありました。発表後に全体討論があり、各職場からの現状やたたかひの報告があり、成功裡に終了しました。



これからも組合員目線による政策提言でよい職場づくりをしていきます!



郡山支部情報

JR東労組「2018政策フォーラム」その② 発表内容紹介(一部)

○何故こうなったのか?

・黒磯駅構内直流化(2018. 1. 2~)

黒磯駅構内は列車によって日本でも珍しい直流、交流のどちらの電流も架線に流せる構造となっていた(1・2・4・5番線)

- P社社員が駅構内で作業中に感電死亡事故(2008. 9. 17)
- 停車中の交流電車(E721)に誤って直流電流を流す(2017. 6. 2)

こういった事象や設備の老朽化、複雑な構造であることもあり、構内を直流化するようになった。
(黒磯~高久間にデットセクションを設ける)

※郡山運輸区の乗務員のハンドル訓練、車掌の訓練も改正前まで全社員対象に行われたが、一部社員は間に合わず改正後に行った人もいた。



黒磯駅4・5番線かつては交流電流と直流電流も流すことができた

○乗換駅となった新白河駅は?

旧中線の真ん中に車止めを設置し、6番線(黒磯方面折返ホーム)、7番線(郡山方面折返ホーム)とした。
※5番線(上本)、6番線(中1)、7番線(中2)、8番線(下本)という構造となった。

しかし…

- ・駅社員の案内放送業務が発生。しかし、要員が増えたわけではない。
- ・駅ホームに売店、トイレなどの設備はない(待合室は改装された)。
- ・乗換待ち時間は3~38分。しかし、黒磯方面の列車は改正後に2往復分運ばれたので、時間帯によっては1時間以上待つことも…
- ・貨物列車が中線が使えなくなり、異常時は黒磯駅や白河駅で抑止となる。

※改正後しばらくはこうした乗換が分らずそのまま乗車して黒磯までは郡山方面に戻ってしまった旅客も多かったです。



○運用は?

- 朝は交流流電車、日中は気動車、夜は電車と気動車が交互に運行される。
- ・気動車(110系)は郡山派山から朝送り込んで夜戻す1日運用
- ・磐越東線と共通運用だが、地上子の関係から111・112系のみで回す。
- ※車両は111・112系が8編成、110系が2編成
- ・電車(E531系)は勝田車セ(水戸線経由)で夕方送り込んで翌々日朝に戻す3日運用(日中は白河駅留置)。
- ・繁忙期は日中も交流流電車も運行。
- 運転士は日動行路2、泊行路1増える。車掌は増減なし。
- (回送列車や便乗が増えた関係)



○お客さまからすると...

- ・乗換が1回増えた上に、待ち時間も列車によっては空くところも…
- ※新白河駅の乗換時間が3分だと、青春18きっぷシーズンなどはお客さまの乗換が終わらず、接続で遅れる(黒磯駅も同様)。
- ・新白河駅に待合室はあるものの、**トイレや売店を利用するには改札を一時出場しなければならない。**
- ・会社はプレスにて「着席チャンス拡大」と言っていたが、列車によっては減っているものもあるし、時間帯によっては元々ツーマンからワンマンへと変わった列車もある。

本当に利便性向上?

○提言

- 新白河駅での乗換運用を止め、郡山~黒磯間直通列車を運行する。
- ・改正前と同等の運行本数を確保する。
- ・運用は交流流電車のみとする。気動車は磐越東線のみで回す。
- (新白河~黒磯間は中距離編成ワンマンのモデル線区となっている)
- ・現在使用している531系は勝田車セから送り込んでいるが、数編成を郡山車セ所属にする。
- (定期的に全検等で郡山総合車セに入場しているので、作業や交番検査は対応できる。)

○提言(つづき)

- ・白河駅での日中留置がなくなる。郡山で留置できる。
- ・余分な便乗や回送運用が減る。
- ・郡山~白河間、ホームのかさ上げが必要。
- ・停目や乗車位置が変更になる。



新白河駅6番線ホームかさ上げの様子

**より便利な東北本線、
地域ローカル線を残せる!!**