

徐行解除信号機を発光式とすること！ 徐行予告信号機は徐行箇所より600m外方へ！ 徐行区間を知らせる運転支援システムを全車両に！

本部は、第5回団体交渉を昨日開催しました。この中で追加申し入れをした申7号（「徐行信号機等の改善」「知識度確認」や「見極め試験」）に対して会社より回答がありました。回答は以下の通りです。

1. 新生車両の投入により列車速度がアップし、これにより徐行信号機及び徐行予告信号機の視認性は低下してきている。現在建植されている徐行信号機及び徐行予告信号機は速度アップに対応したものに改善されていないため、減速のためのブレーキ操作が遅れが生じ、徐行区間を速度超過して走行する事例が発生している。したがって、改善をすること。

- (1) 徐行予告信号機、徐行信号機、徐行解除信号機を発光式とすること。

【回答】

そのような物を導入する考えはない

- (2) 徐行予告信号機の建植位置は徐行開始箇所より600m外方とすること。

【回答】

徐行信号機を建植する場合は位置関係を考慮し適切な建植位置にしている。

- (3) 音声ガイダンスにより徐行区間を知らせる運転支援システムを全車両に整備すること。

【回答】

313系車両には徐行区間を音声により知らせる支援装置を導入している。

今後の整備は車両更新に併せて検討している。

ミスや事故を起こした乗務員に対し、原因に全く関係のない「知識度確認」や「見極め試験」は直ちに止めること！

2. ミスや事故を起こした乗務員に対して乗務させる判断として「知識度確認」や「見極め試験」が行われている。しかし、その内容は規程や作業標準を丸暗記しなければならない内容であり、ミスや事故が発生した直接の事象とは全く関係ない内容で行われている。発生した事象と全く関係のない「知識度確認」や「見極め試験」は直ちに止めること。

【回答】

「知識度確認」や「見極め試験」は、ミスや事故の内容及びその原因等を分析した上で、当該乗務員に対して再発防止の観点から乗務員として必要な知識技能を、一定レベルに習得するために実施しているものであり、極めて重要であると考えている。

以上の通り会社回答がありました。申7号についての論議は今後の課題として残り、団体交渉を終了しました。回答内容は極めて不満なものであり、安全の確立に向けてさらに交渉を強化していくこととします。