

8日8日、名古屋地本は、「申17号 入換信号機視認性向上に関する申し入れ」に対する業務委員会を行い、会社と議論を行いました。

主信号機である入換信号機については、太陽光が射し込むと視認性が悪く、確認が困難な場合が多くあります。また、停止から進行への現示の変化に気づきにくい現状があります。視認性を向上させるためにも早期のLED化を求めるとともに、JR西日本会社で導入している赤色の入信を導入するなど、もっと明瞭な表示方法に改善を求めました。

1. 全ての入換信号機および識別標識をLED化し、明瞭な現示・表示を確保すること。

【回答】適時適切に対応している。

組合: 今後の方針としてLED化は進めているのか。

会社: 基本的には電球をLEDに全て取り替えていく。一部の電子連動駅では電球のみの制御しかできない箇所があるため、その箇所については苦肉の策として電球から電球へ変更している場合もある。なお、連動に取り替えを実施することによりLED化している箇所もある。全ての取り替えが終了するのは令和10年から15年頃になる。

組合: 中央線、関西線ではLED化された入換信号機は見たことがないが、現在どのくらいの箇所で変えたのか。

会社: ……………。

組合: 飯田線ではLED化された箇所もある。

組合に回答させるな。では、どの用様な基準で変えたのか。

会社: 入換信号機の期限が来た設備で変えている。

組合: 期限とは何を指しているのか。年数なのか。

会社: 電球の寿命である。

組合: それはおかしい。電球の寿命ならばもっと早い段階でLED化されているはずである。

会社: ……………。

組合: 会社はいつ頃から入換信号機現示をLEDに変更しているのか。また、変更した理由は何か。

会社: ……………。

組合: 回答できないということは、組合が申し入れたから取り替えたということになるが、それ

でいいのか。

会社: 全ての入換信号機を変えないとLED化できない場合もあるし、単体で変えられる場合もある。

組合: 回答できないということは、事前に用意・勉強をしてきていないということだ。業務委員会軽視である。

2. JR西日本で採用されている、停止現示の灯は白色灯ではなく赤色灯の方式を導入して更なる視認性の向上を図ること。変更できない場合は、その理由を明らかにすること。

【回答】そのような考えはない。理由は等列式の信号機は白色等の角度で現示するのが基本である。

組合: JR西日本の入換信号機の現示の方式に変更してはどうかと申し入れている。これに対し、現行の方式が基本との回答では回答にならない。現行でも視認性向上は必要ないから現行の通りであるとか、入換信号機は等列式で問題ないと回答するのではないか。要求に対して回答になっていない。

会社: 視認性に問題はない。

組合: JR西日本の入換信号機を見るために現場行ったことあるのか。

会社: 行って見た事はないが、ネットでは見た。

組合: 色が付いていれば二重のチェックになるのではないか。

事故を減らしていくためには、向上を目指しより良いものを取り入れていかなければならないのではないか。

会社: 入換信号機は、あくまで角度によって現示を決めるものだ。

組合: 多くの鉄道信号は色によって現示をしているのに、なぜ入換信号機は角度によって現示が決まるのか。信号機そのものの機能は100年前から変わっていない。まず見にくいという現実から、改善していくのが重要だ。100年前と比べると速度も格段に向上している。この中で問題ないだけでは安全は守れないと考える。

3. 確認距離が長い箇所には移動開始指示灯を設置すること。

【回答】現行の通りとする。

組合: 現行の通りではなく、適宜適切にと回答するではないのか。この回答だと、具体的な信号機を個別に指摘しても現行の通り、つまりは直さないということになる。

会社: 具体的に要求があればその時に対応する。

組合: 神領車両区などでは、構内作業の関係で100m以上手前から入換信号機を確認する場合があった。今後も具体的事例を申し入れるが、季節、時間により見にくい場合も発生する。入換信号機は主信号機であるということを認識して今後も対応すること。

4. 列車遅延時は、入換開始時刻の見込みをあらかじめ運転士に連絡するとともに、変更があればその都度運転士に連絡すること。

【回答】現行の通りとする。

組合：駅では10年、それ以上前からやり方や設備は変わっていない。だから苦労してる。それが基本ですよと済まされては何もいい方向に変えることはできない。もっとハード的な対策し、より良いものに変えていくことを目指すべきだ。

現行の通りと回答しているが、そもそも現行どうなっているか理解しているのか。

会社：……………。

組合：運転士は、異常時には出区線などで、何も情報が入らない状況で長時間信号が引かれるのを待っている。1時間以上も入換信号機を見つめ続けている場合もある。その後、信号が引かれて気付かず2～3分経てばミス扱いとされる。指令も大変な状況であると思う。車両区の信号や誘導係りを使い伝達する手段はないのか。全ては指令が統括していることに問題があるのではないか。必要ならば組合から指令員の増員を要求する。

5. 過度な再教育はやめること。

【回答】必要な教育を実施する。

組合：個人の教育のみではなく、背景の原因をしっかりとつかみ活かしていくべきである。本人のミスのみを追及し、会社の予定した原因に納めようとしている。QC手法フィッシュボーンの要因解析は運転士のみではいけない。外的要因も潰していく必要があるのではないか。

会社：必要な教育は行う。

組合：日勤教育はパワハラである。

組合：今日の業務委員会は、事前の下調べもされてなく、回答できないことが多すぎて残念である。業務委員会を軽視している。分からないならば説明員を会議に入れること。深い議論ができなかった。組合の言いたいことは伝えたので、今後しっかり対応すること。

以 上