



## 申7号 徐行運転における安全性向上と ルール順守に向けた申し入れ 団体交渉開催！！

1. 2023年9月11日まで新宿駅構内11番線・12番線の下り方ポイント付近10k600m～10k625mで実施されていた徐行において、上り列車が12番線に進入する上り列車に対する「徐行予告信号機」「徐行信号機」「徐行解除信号機」が設置されなかった理由を明らかにすること。

会社回答: 規程等に則り取り扱っているところである。

2. 徐行を実施する際は、ルールに則り関係する臨時徐行信号機を設置すること。

会社回答: 規程等に則り取り扱っているところである。

### 【議論の特徴点】 □□□:対立事項 □□□:確認事項

組合)規程等に則り、設置されることが大前提である。臨時徐行信号機を設置しなくて良い根拠は？

会社)「運転取扱実施基準(以下、実施基準)」224条および「鉄道に関する技術上に定める省令の解説」(以下、省令解説)117条にある。省令解説には、所定速度で運転できない時に臨時信号機を設置することが示されており、それに基づき会社の徐行調整会議で検討し、臨時徐行信号機を設定しないこととした。

組合)乗務員教育は実施基準に基づいている。省令解説の内容を根拠に運用するのであれば、運用前にその内容を教育すべきだ。

会社)全ての省令を教育することは無理がある。問い合わせがあった際にしっかり回答し、齟齬がないようにしていく。徐行以外にも足りない部分はあると感じるが、まずは実施基準ということは変わらない。

組合)私たちが求めていることは、実施基準に基づき「徐行箇所には臨時徐行信号機を設置すること」だ。

会社)省令に則り、必要な箇所に設置する考えである。運転操縦に混乱をきたす場合等は省略する場合がある。

組合)運転操縦に混乱をきたす場合とは？

会社)例えば、徐行速度よりきつい制限等により、速度制限が発生している場合。臨時信号機を設置することで徐行速度に釣られて誤認し、本来の速度制限を超過してしまうリスクがある。規程を逸脱しない場合は設置しないことがある。

組合)制限35キロのポイントの先は制限45キロのポイントである。統一されたノッチ扱いがない中で、再力行し速度超過する可能性はないのか？

会社)速度超過の可能性は否定しないが、35キロ以上は再力行しないだろうという認識で臨時徐行信号機を設置しない判断をした。

組合)高尾駅構内で工事による徐行を実施した際は、ポイント制限と同様の徐行速度であっても臨時徐行信号機が設置されていた。八王子支社の方針は、全箇所に臨時徐行信号機を設置する方針ではないのか？

会社)支社としては基本的に臨時徐行信号機を設置する判断をしている。今回の会議においてもそのような意見を出したが、首都圏本部での会議を経て設置しないこととなった。

組合)様々な施策の過渡期は、特に安全が脅かされる危険性が高まる。支社としてこれまで通り実施基準に基づいた臨時徐行信号機の設置を行うという、良い意味での八王子支社の特情を守り続けることが、安全の確保において重要だ。

会社)認識は一致する。

首都圏本部への部署集約とライン管理によるルール統一。  
この施策により安全レベルが低下するのであれば、言語道断だ！  
安全はトッププライオリティであるのであれば、「乗務員の努力」  
のみに頼らず、支社としてのフォロー対策実施は必然だ！