

鉄道最前線 ▶ 新幹線

新幹線運転士が大歓迎、JR西「サングラス」の効果 在来線に続き全エリアで導入、他社に広がるか

次ページ▶

橋村 季真：東洋経済 記者 [著者フォロー](#)

2021/05/28 6:00

[シェア 1366](#) [ツイート](#) [印刷](#) [B135](#) [印刷](#) [A](#) [A](#)


JR西日本ではエリア内の在来線に加え、新幹線の運転士にもサングラスが貸与されるようになった（記者撮影）

この記事の画像を見る(16枚)

新大阪駅から博多駅まで、西日本の瀬戸内海側を通る山陽新幹線。その名称からはいかにも晴れの日に恵まれたエリアを走るイメージが伝わってくるが、降り注ぐ太陽光のまぶしさは時に安全運行の妨げとなり、運転士を悩ませてきた。

JR西日本は3月30日、同社エリア内の新幹線運転士にサングラス（保護メガネ）の貸与を始めた。すでにその1年前から在来線で順次展開しており、山陽・北陸新幹線を含むすべての路線の運転士を対象を拡大した格好だ。

新幹線にも導入拡大

同社はまず2019年9月、近畿エリアの在来線の運転士約75人を対象に試行を始めた。サングラスは大阪市に本社を置くタレックスの製品。余分な光だけを取り除く「トゥルービュー」という偏光レンズで、直射日光や反射光を和らげるだけでなく、疲労軽減の効果が期待される。とくに信号機の色や運転台のモニター表示の見え方に影響を及ぼさない点が評価された。

その後「試行結果が良好だった」として、2020年3月以降、運転資格のある内勤者を含む同社エリア内の在来線運転士（約4000人）のうち希望者に貸与することに決めた。工務系社員についても現場巡回などの業務で実施。そして今回、約500人いる新幹線の運転士も対象に加わった。全社での希望者は9割を超えるという。



「鉄道最前線」の記事はツイッターでも発信中！最新情報から最近の話題に関連した記事まで紹介します。[フォローはこちら](#)

サングラスにはメガネの上からかける「オーバークラス」とレンズに取り付ける「クリップオン」の2種類があり、各自どちらかを選択する。接客する際は着用しないことになっている。

山陽新幹線には大阪、広島、博多に乗務員区所があるが、乗務する区間は新大阪―博多間、博多南線で共通している。大阪新幹線運転所で約200人の運転士を束ねる金本尚志所長は「以前からまぶしさで疲労を感じたり、視認性が悪かったり、という声が運転士から上がっていたのでサングラスの評判はすこぶるいい。大絶賛という言葉を使っていくくらいだ」と歓迎する。着脱のしやすさも好評で、ほぼすべての運転士が貸与を希望したようだ。

停止位置目標が見やすく

新幹線の運転士にとってサングラスがとくに役に立つのは駅で列車を停止させるときだ。新幹線は車内信号方式で、在来線のように前方の信号機を見るわけではないが、駅到着時のブレーキ操作は手動であるため、ホームにある停止位置目標を確認する際に逆光だと見づらくなっていた。

新幹線運輸部乗務員課の山崎幹人課長は「福知山線の列車事故以降、現場社員の声がたくさん上がってくるようになり、我々もスピーディーに対応したいと考えた。サングラス導入の目的は安全性向上と疲労軽減だが、運転士のストレスを減らして運転に集中できるようにしたいと検討していた」ときっかけを語る。



新幹線の停車時には窓枠部分の印を停止位置目標に合わせる（写真：JR西日本）

JR西日本、新幹線運転士にも「サングラス」

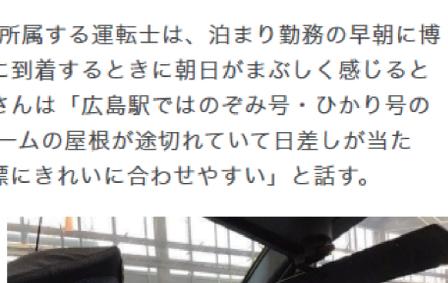


オーバークラス型（上）とクリップオン型の2種類がある（記者撮影）

1/10

季節にもよるが、大阪の区所に所属する運転士は、泊まり勤務の早朝に博多を出発する上り列車が広島駅に到着するときに朝日がまぶしく感じるといふ。新幹線運転士の小野耕平さんは「広島駅ではのぞみ号・ひかり号の16両編成の場合、停止位置はホームの屋根が途切れていて日差しが当たる。サングラスがあると停止目標にきれいに合わせやすい」と話す。

また、下り列車（博多方面）の場合は西明石に16両編成で停車する際、夕日が視界を妨げる場合がある。秋の夕方の下り列車はずっと西日に向かって走行することになり、運転士の疲労の原因になりやすかった。



サングラスを着用しても色の識別に影響がないという（写真：JR西日本）

従来は、運転席のサンバイザーを活用するほか、日が差す時間帯に停車する際はあらかじめ早めに走って速度を落とす時間を長めに確保したり、目を細めたりしてそれぞれ対策をしていたそうだ。

山崎課長は「まぶしくて目標物が確認できないときは速度を落としなさい」と指導している」と話す。こうした場面でサングラスがあれば列車の遅れにつながる心配の種が減らせることになる。

出番は朝夕だけでない

日中も、トンネルから抜け出るときや、ホーム上の安全や線路の飛来物をチェックするときなど、サングラスの出番が多い。それぞれの運転士が次の駅に定時に到着するため駅間に目印を持っているが、そうした目標物を確認するのにも役立つ。小野さんは「運転台に置いて、いつでもかけられるようにしている」といい、運転士の間で早くも必需品として重宝されていることがうかがえる。

加えて、北陸新幹線では冬の晴天時にありがちな雪の照り返し対策にもサングラスが効果を発揮しそうだ。

これまでも太陽光の問題は、新幹線の運転士から重大なリスクの要因として認識が共有されていた。岡山駅のホームでは停止目標に太陽光線が重ならないように窓にフィルムを貼る工夫がなされている。金本所長は「私が本社勤務だったときに広島の区所の運転士から要望があって取り付けた」と説明する。



岡山駅では停止目標付近の窓に朝日のまぶしさを防ぐ対策を施した（写真：JR西日本）

また、広島の運転士区所では「太陽光等によるリスクマップ」を作成。たとえば、小倉駅については「春頃（朝日）ホーム全体が見えづらい」「秋頃（西日）8両停止注意！」などと、新大阪―博多間の各駅での運転時の注意点を挙げている。



広島の運転士区所が作成した「太陽光等によるリスクマップ」（記者撮影）

JR西日本では今回、在来線・新幹線のすべての運転士が貸与されたサングラスを着用して乗務できるようになった。だが、ほかの鉄道会社に目を向ければ「利用者に威圧感を与える」といった懸念やコスト面の理由から導入に及び腰の印象だ。運転士のサングラス着用について、ファッションの問題でなく、安全面での有効性が認識されるようになるには、まだまだ時間がかかりそうだ。