

運転士の精神的負担と労働強化を許さないぞ！

5月30日、JR東海労名古屋地本は申第11号の「ATS-P T導入にあたっての問題点について」業務委員会を開催し、職場で発生している現状を示し、新しいシステムの問題点と改善を主張しました。

会社の姿勢は、「決められたルールでやれば問題ない。」「そのような考えはない。」の姿勢に終始しました。

私たちJR東海労は、このような会社の姿勢を許さず職場の声と問題を申し入れて取り組んでいきます。

1. ATS-P Tで照査パターンに抵触した場合、非常ブレーキ動作によらないで、常用ブレーキの動作に変更すること。

回答：そのような考えはない。

組合：従来から主張していることであるが、会社のそのような考えはないということは、変更する必要性がないということか。

会社：これまでも回答してきたとおりである。非常ブレーキが最も良い。変更する考えはない。ブレーキのかけ方の問題である。

組合：非常ブレーキがかかることにより、雨などによる空転で制限速度・最高速度のオーバー発生により非常ブレーキがかかり止まる弊害が出ている。列車が止まればお客様に迷惑をかけることになるし、運転士も焦る。常用ブレーキならば空転が止まり通常の運転が出来る。このことに関してはどうのように考えているのか。

会社：お客様に迷惑をかけるかもしれませんが、空転以外の原因で非常ブレーキがかかったかもしれない。非常ブレーキで止まることにより原因がはっきりする。重大な車両不具合があったかもしれない。原因の特定もしないで運転を続行することが良いのか。

組合：会社は空転以外に速度オーバーとしてはどのような場合を想定しているのか。

会社：運転士が意識もうろうとしてしまった場合などである。

組合：運転士が空転でパターン動作したことが分かるような設備にはならないのか。

会社：非常に難しい。速度のオーバーなのか。空転によるものなのか判別できない。

組合：機械上の不備による原因については、解消する努力はしているのか。

会社：異常があったら止めて確認する。もし速度計が壊れていたら空転なのか速度計の故障を見分けることが出来ないではないのか。

組合：以前、会社側は飯田線の車両で速度計が壊れていたとき、運転士は速度計が壊れていても速度が分かり運転出来るものだと言っていたのではないのか。時と場合で言い方

を変えるな。常用ブレーキに変更するように要求する。

2. この間の議論で、会社は「非常ブレーキ動作で原因の分析ができる」と説明してきたが、原因分析は責任追及につながると考える。運転士の不安ばかりを募らせるシステムを変更すること。

回答：そのような考えはない

組合：1項目と関連する事柄である。不安を持ったまま運転をすることは、安全を阻害する。不安解消のため会社は努力するべきだ。

3. また、他会社と比較すると「非常ブレーキ動作の方がより安全である」と述べているが、その根拠を明らかにすること。

回答：すでに回答済みである。

組合：「非常ブレーキ動作の方がより安全である」について「すでに回答済みである。」と
言うことだが、どのような内容であったか簡素にまとめて説明すべきだ。

会社：いろいろな照査パターンが発生する可能性がある。今日の議論でも話している。

組合：だから簡素に説明すべきと言っている。非常ブレーキ動作は運転士が動揺し、以後
の運転が正常にできなくなる。常用ブレーキ動作に変更すること。

4. A T S - P Tの導入の際しての運転士の負担増を改善すること。

回答：保安度の向上のためであり、現状で対処されたい。

組合：会社としては、運転士に負担をかけているという認識なのか。

会社：新しいシステムでご苦勞を掛けていると思うが業務だからやってもらう。

組合：運転士にとってかなりのプレッシャーになっている。覚えることが多く、教える側
にも足りない所があって非常ブレーキがかかったこともあり、取り扱いや勘違などの
ミスが出ているのではないか。

会社：新しいシステムが導入されれば、大変なことは理解している。それは受け入れて貰
うしかない。

組合：新しい設備を入れることはより保安度を高めるとともに、より操作性を高めること
を追求するべきでだ。新しいものを入れて操作が複雑になったら意味がないではない
か。

会社：操作性を高めるために導入したわけではない。

組合：両方を目指すべきである。進行信号で非常ブレーキがかかることは本末転倒ではな
いか。

会社：保安度の向上が目的である。何をもちって負担増というのか分からない。取り扱いに
ついてはやって頂く。

組合：やらないとは言っていない。実際、運転をしていてやるが増えている。減らせ
るところは減らすべきだ。負担増・不安増が安全を阻害することになる。

会社：新しいシステムが安全度を高めている。負担を軽減する必要はない。現状でやっ
てもらう。

組合：新しいシステムでの勘違い、ミスが発生しているのではないか。もっとシステムの見
直しと改善をして行くべきである。負担・不安が増えることにより、停車駅通過など
のミスの起因になることもある。

会社：P導入でより安全性は高まった。しかし、最後は運転士が安全を守るものである。
組合：だから、運転士にとって、よりよい物にするために議論をすべきである。

5. 列車が信号に対する照査パターンを持っているかいないかを運転台で分かるようにすること。

回答：そのような考えはない。

組合：貨物列車は分かるようになっているが、電車では必要性はないと考えているのか。

会社：そのような考えはないと答えている。

組合：そもそも技術的に出来ないのか。

会社：それはここでは議論しない。今ある設備での運転の仕方でやって頂く。

組合：出来るのにやらないのか。パターンを持っているのかどうか分かるようにすることを求めているのである。保安度の向上を求めて要求している。

会社：詳細に技術的に検討しないと分からない。

組合：早急に検討をすべきだ。

会社：そのような考えはない。

組合：パターンが見えないことが、運転士に一番負担をかけている。不安を感じている。表示灯でパターン発生が分かることが一番大切なことなのである。

会社：制限速度の10キロ前で警音が鳴るから十分である。

組合：パターンが発生した時に点灯する表示灯が出来れば、現示アップ運転という特殊な運転方法はなくなる。運転する環境を整えることが大切ではないか。より余裕を持って運転することが一番安全につながる。

6. 1月11日にATS-Pは導入されたが、ATS-SとPTの保安装置が混在した。原因を明らかにすること。

回答：計画通り進めている。

組合：初めからP型とS型を混在して運用する計画であったのか。混在することが危険とは考えなかったのか。

会社：全ての車両を一斉に変えることは限界があり、やむを得ない。

組合：全ての車両改造を終えてから3月31日に一斉に切り替えを行えばすんだのではないか。

会社：そんな簡単なものではない。

組合：3ヶ月も保安装置が混在したことは取り扱いミスに繋がり不安全であった。

7. 列車の最高速度に対する照査パターンは、5km/h超過で警音鳴動、10km/h超過で非常ブレーキ動作となっている。しかし、取り扱いでは5km/h超過で警音鳴動のとき運転士自らが非常ブレーキをかけることと決められている。保安装置の意味を成さないと考える。1km/h超過で警音鳴動、5km/h超過で非常ブレーキ動作にシステムを変更すること。

回答：そのような考えはない。

組合：会社はこれまで1kmでもオーバーしたら速度違反としてきた。1kmオーバーの時点で警音を出すべきではないか。

会社：運転士は速度計を見ながら運転してる。速度オーバーは起こらないではないか。

組合：前方を注視して運転している。オーバーする可能性もある。従って小さい速度オーバーの時点で警音を出し、運転士に知らせることが重要と考える。改善を要求する。

8. A T S - P T 警音の電子音は「ピンポーン」と鳴動するが、停車駅接近装置の警音も「ピンポーン」と鳴動する。聞き間違えなどミスの原因となるので電子音の変更を考えること。

回答：表示灯で確認されたい。

組合：ワンマン車両での「ピンポーン」が改善された。しかし他にも同音の音を出していて非常に紛らわしい。

会社：音と表示ランプで確認をして貰えれば問題ない。

組合：音を変えればすむことである。難しいことではない簡単に出来る事ではないか。

9. A T S - P T 導入関連による点検・確認項目が増えているので、必要な準備報告時間を付けること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：点検項目が増えているのに今までと時間が変わらないのはおかしいでないか。

会社：計算をしているが問題はない。

組合：出区点検での具体的な計測を行い、結果を明らかにすべきである。

会社：計算した結果であるから問題ない。

組合：実際には、4両10分では出区点検が出来ないから要求しているのだ。時間的な余裕が無いと間違いを起こす要因となる。

10. A T S - P T の要注意駅を減らすこと。

回答：そのような考えはない。

組合：特別な運転方法を必要とする要注意駅は減らすべきだ。

会社：お客様との関係もあり簡単に停止目標を変えることは難しい。

組合：実際には要注意駅はお客様の乗降しない側線が多い。停止目標を20m手前に移動して、TR地上子を増設し会社の努力を見せるべきだ。

11. 米原駅、各箇所での入換作業など特殊な運転方法が必要である。設備改善を行い統一的な取り扱いにすること。

回答：そのような考えはない。

組合：会社が違うことはわかる。しかし、負担を減らすために会社は努力すべきだ。

12. 入換・併合作業、乗り継ぎ、折り返しなど、A T S - P T の確認・スイッチ整備で時間がかかるため、必要な時間を付けること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：この間、組合はそもそも併合・分割作業では時間が足りないことを主張してきている。そこにさらに保安装置の取り扱いが増えたのだ。

会社：時間内に収まる。

組合：保安装置に関わる作業なのでミスすると重大な事象につながりかねない。作業時間が5分、徒歩時間を除けば3分では確実な確認は出来ない。余裕を持った作業をやら

せるべきである。

13. ATS－PTの導入で異常時の取り扱いがより複雑化した。改善すること。

回答：そのような考えはない。

組合：4項目とも関連するが複雑化で運転士には負担増となっている。人間は覚えても忘れてしまう動物だから、取扱いは簡素化し単純化すべきである。

会社：それは分かる。会社としても簡素化するように努力する。

組合：簡素化するということを確認する。さらに努力してほしい。

今日の議論ではPT導入により運転士に大きな負担と不安がかかっていることが明らかになった。負担・不安が原因となることのないように負担・不安を少しでも減らすことを要求する。

以 上