

ATS-P T導入により、 今まで以上に深まる精神的疲労

2011年1月

中央線にもATS-P Tが導入されました。以来私たちは見えないパターンと悪戦苦闘を強いられています。

この状況を少しでも改善するために何が必要か、どこに問題があるのかを考えてみました。

- ・ 平常運行においても先行列車の制限信号にかかる等、列車運転時分・ダイヤに問題がある。例えば『しなの号』『セントラルライナー』では、新守山待避列車にあたるが、どちらかに30秒～1分の余裕があれば解決できると思われる。進行信号で運転できればかなり負担が軽減される。
- ・ 乗継時、確認機器が増えたのに乗り継ぎ時間は変わらない。
(到着運転士がホームに降り、引継ぎを行い列車に乗り込むと発車時刻となっている。さらにその後のP Tの機器の確認がしづらい)
- ・ 市街地と違い山間部では1閉そく区間が長く、列車遅延が大きくなり結果その後の運転(回復)に遅延時分が負担となってくる。
- ・ パターンが発生したのか又更新したのか分からない。
- ・ 一部P T施工区間でP Tによる運転開始により新たに区間が延長されたときにその区間を始めて運転した際、設備の不備・速度の問題が発生している。新しくP Tが整備された区間では事前に問題がないか、注意すべき点がないかを確認運転する必要がある。
- ・ 常用最大ブレーキ(非常の一步手前)を使用するような取り扱いをしなくてはならない。

P T導入時 開放・使用停止・使用 の三種類がありましたが使用停止車両において目隠しテープがずらして(禁止されている)ある車両がありました。これは運転士がP Tに関する情報を知り得たいと言う当然の欲求からくるものです。

運転士にはお客様を 安全・快適・正確 に目的地まで運ぶという使命があります。私たちは安全確保のためにもP Tに関する負担軽減と不安解消の実現に向けさまざまな問題を取り上げ会社に改善を求めていきます。

J R 東海 労 中津川 運輸 区分会