

## ATS-PT 見えないパターンに怯える運転士

2011年1月11日、在来線でATS-PTが導入されました。しかし、今回のPT導入には、多くの問題があります。

導入前に訓練の延長、臨時訓練、EDS訓練等行なわれて来ましたが、今尚、現場では分からないことが多く、不安を持って運転しています。

基本的には、電車を停止させることは良いことですが、PTの取扱が複雑すぎて運転士にとってはとても負担になっています。ブレーキ動作の理由によっては責任を問われます。

PTに関する教育も充分とは言えませんでした。今は教育より設備の充実が必要だと考えます。パターンは目に見えないため、運転士は運転中あれこれ頭の中で考えて運転しています。

運転台にパターンが作られた事が分かる装置があれば運転士にとって負担軽減になります。実際、ELや東日本のATS-PS区間の気動車などには搭載されています。技術的には可能なのです。さらには、東海会社ではA線B線の切替えも必要となっていますが、東日本では自動的に切替わる装置になっています。地上子（1個数十万）に於いては経費節減のため設置数を減らし、これも結果的に運転士の負担となっています。停止信号に対する停止位置も分かりやすい停止位置目標があれば負担軽減になります。（一部の地上子に反射テープなど貼っているが分かりにくい）

上記の問題に対して会社は、乗務員に対し必要な教育はしている、基本作業を行えば問題は無いと言っています。

このように取扱が複雑で扱いにくいにも関わらず、基本動作をやらなかったから又は間違えたから悪いととって日勤にして再教育しているのが現状です。リニアに投資（5兆円を超える）するならばもう少しPT関連の装置や設備にお金を使い運転士の負担を減らす努力をすべきです。

ATS-PT導入によって職場は混乱し、運転士は不安を持って日夜業務を行なっています。

私たちは、ATS-PTに対して負担軽減と不安解消をまず取組まなければと考えます。運転する人の立場に立った安全対策こそ安全につながると思います。

働く者の声を通る会社を創るため、東海労神領分会は改善に向け取組んでいきます。