

A T S - P T 導入に対する様々な問題

J R 東海 労 名 古 屋 地 本

2 0 1 1 . 3

2 0 1 1 年 1 月 1 1 日、J R 東海は在来線において A T S - P T 形自動列車停止装置の使用を開始しました。J R 東海では 2 0 0 6 年に在来線全線区へ A T S - P T の導入を決め、地上設備・車上設備・運転士への訓練など準備を進めてきて、この日に部分的に導入されました。2 3 年度末には全ての在来線線区に導入する予定です。

2 0 0 5 年に発生した福知山線事故を契機として、国交省や鉄道事故調査委員会は曲線や分岐器での速度超過を防ぐための A T S 機能の向上を図る、防護無線機、走行記録装置の改良・搭載を義務化する提言や通達を行いました。

J R 東海 労 本 部 は、福知山線事故直後に A T S - P を設置する要求を提出しました。会社は「速度照査機能付き A T S - S で十分」と回答しましたが、その後に国交省からの通達を受け A T S - P T 導入を決めたようです。しかし、最近では設置の理由を「A T S - S T の老朽化により取替時期がくるので A T S - P T に切替えた」としています。

なお、J R 西日本会社では、事故以前に福知山線に A T S - P 形の設置を怠ったとして、2 0 1 0 年から神戸地裁で山崎正夫 J R 西日本前社長を被告として裁判が行われています。

A T S - P T 形自動列車停止装置とは、従来の A T S - S T 形の点制御式（速度照査機能付き）とは違い、地上子から停止信号・制限に対するブレーキパターンを作り、列車の速度がパターン速度を超過した場合に自動的に非常ブレーキが動作する（照査パターン発生という）連続パターン照査式といわれるものです。照査パターンを発生させる種類は、場内・出発・閉そく信号機の停止信号、入信・誘導信では次の信号機まで、曲線速度、列車の最高速度、勾配速度に対する照査パターンです。また、空転・滑走・後退時です。

他会社の P 形との特徴的な相違点は、他会社の P 形は、パターンを超過した場合は常用ブレーキが作動し減速後は緩解して運転を継続できます。この機能では列車間の距離を安全を損なわず縮めることができます。一方、東海会社の P 形は非常ブレーキに基づくパターンのみを作りパターンを超過した場合は非常ブレーキが動作し列車を停止させるものです。東海会社の P 形の目的はあくまで安全確保と考え運転支援のための機能を省略して導入のコスト削減を狙ったものといえます。

地本はATS-P Tに対して、2009年4月9日の経協、同年6月24日の業務委員会、2010年4月15日の経協、同年10月15日の業務委員会で労使協議を重ねてきました。しかし会社は、私たちのATS-P Tに対する不安や負担に対する要求に対して誠意ある回答は行いませんでした。唯一、現場での教育・訓練の充実に対する要求では訓練時間の延長やEDS訓練、熟練度試験などを行いました。しかし、教える内容が運輸区により微妙に違ったり、同じ運輸区の指導助役でも質問に対する回答が違うなどの教える側の問題もありました。

保安装置でなく不安装置

地本は、2009年の経協から「列車の速度がパターン速度を超過した場合に非常ブレーキが動作することを改善せよ」と要求してきました。会社は「非常ブレーキで止まることが一番安全と考える。止まることにより原因が分析できる」「非常ブレーキ動作の方が安全である」「非常ブレーキ動作は他会社より安全意識が高いということだ」と回答を行ってきています。つまりは、列車が止まることにより、指令に報告し、乗務員報告を作成し、取り扱い間違いがあれば時系列等報告書の作成や日勤教育も行うし、事故揭示も掲出し場合によっては処分も行い、責任追及を行うということです。

現場管理者は、P Tを動作させ列車を止めない運転するように指導しています。運転士は列車が止まってしまうことへの不安から運転速度を低くします。その結果、列車遅延が増大すると鉄事の運用課はICカードのデータを解析して、あなたは、必要以上に速度を低下して運転したと注意指導を行っています。いかに運転するかますます不安が募ります。また、異常時におけるATS関係の取り扱いも大幅に変更になったため対応できるか不安です。

列車の最高速度に関しては、最高速度プラス5 Km/hで警音が鳴動し、照査パターンはプラス10 Km/hで発生します。しかし、取り扱いでは警音が鳴動したときは、運転士自らが非常ブレーキをかけることとなっています。つまり、最高速度プラス5 Km/hが危険速度という考え方と思われれます。ならばなぜ、最高速度プラス1 Km/hで警音が鳴動し、プラス5 Km/hで照査パターン発生にしないのでしょうか。名古屋運輸区ではATS-P Tの記録装置から最高速度をオーバーして運転した運転士を見つけ、数ヶ月後に日勤教育を行っています。最高速度プラス1 Km/hで警音が鳴動すれば、この様な不安もなくなるのではないのでしょうか。

コスト削減

入換信号機でATS-P Tで非常ブレーキが動作する事象が多く掲示されています。入換運転では入換信号機に対して特殊な運転方法、それぞれの入換信号機のくせを覚えなければならない箇所が多くあります。一旦停止標識の設置位置がバラバラにもかかわらず地上子は一旦停止標識を無視して入信からの距離だけで設置しているためです。一旦停止標識にあわせて地上子を増設すれば、この様な個別な運転方法をとらなくてもいいということです。

本線のポイント制限に対するパターンでは、多くの振り分けがある場合に一番手前のポイントに対してパターンを作ります。その結果、奥のポイントに合わせて十分速度を低下できる運転を行っていても警音がなります。奥のポイントにあわせて速度低下をしたため非常ブレーキが動作した事例もあるそうです。それぞれのポイントにあわせて地上子を増設すればすむ問題です。

要注意駅といわれる駅があります。主にホームのない測線で○標が発信信号機すぐ手前に設置されている駅では、発車時に10 Km/h未満（区所によっては5 Km/h未満）で運転となっています。これも運転士の負担となっています。○標を発信信号機から離し地上子を増設すれば10両標などを新設し地上子を増設すれば今までと変わらない運転ができるのです。

本線上の信号機に対しては、基本的に3つの地上子が設置されています。なぜ3つしか設置しないのでしょうか。多くの地上子があれば、信号が進行信号に変化したときパターンの更新が早くでき、非常ブレーキ動作の可能性が減ります。

また、運転台で信号機に対してパターンが作られたことが分かる装置を設置すれば、運転方法も複雑化せず、負担低減につながります。なお、この様な装置はEL（インジケータという）や東日本のATS-P S区間の気動車などで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ATS-P TのA線、B線（上り・下り切替）を間違えると保安装置が動作しなくなるため、出区点検や発車前に何度も確認しなくてはなりません。東日本では自動的に切り替わる装置になっています。この確認がないだけでもかなりの負担減になるのですが、コストの関係で設置しなかったようです。

地上子1個は数十万円といわれていますが、肝心なところで経費節減をし、地上子の設置数を減らした結果、運転士に多くの負担が掛かっています。ELや東日本車両に設置されている照査パターン発生が運転士から見える装置も、基本作業を行えば必要ない・安全上問題ないと会社は話しています。リニアに5.1兆円投資するならば、もう少し装置や地上子などの設備にお金を使い運転士に対して負担を減らす努力をすべきです。会社のこ

の様な考え方から、運転士に掛かる負担は増大しています。

保安装置でなく負担装置

1月11日には神領車両区と静岡車両区で大々的に「ATS-P T出発式」を行いました。中央線では、その日にPT使用開始車両は2編成しかありませんでした。3月に入ってもPT使用開始前の車両が多くあります。車両の準備が整う前に出発式が行われました。この様な状態のため、行きはATS-ST、帰りはATS-P Tというように保安装置の取り扱いが違う中で運転を強いられてきました。見切り発車といわれても仕方ありません。

ATS-P T導入で出区点検、運転台変更時のスイッチ整備、発車前のスイッチの確認など点検項目が増えました。しかし準備時間は以前と変わっていません。特に、誘導で入換後併合する場合には、ATS-P Tを「開放」とした後「定位」に戻さなければなりません。戻し忘れがあれば大きなミスです。併合作業は元々時間が僅少にもかかわらず、ICカードの挿入・取り出し、PTの開放・定位のスイッチ整備と作業と確認が増えています。確認も含め全ての負担は運転士に掛かっています。

ATS-P Tの警音は「ピンポーン」と鳴動します。しかし、ワンマン運転の場合の警音も「ピンポーン」です。停車駅接近装置の警音も「ピンポーン」です。注意を促すにはわかりやすい音色かもしれませんが、全て同じ警音では間違いの元になります。この警音を聞き分ける負担も運転士に掛かっているのです。

結論

なぜ、経費、不安、負担の問題が発生するのでしょうか。JR東海は、安全は企業存続のためにのみ必要であり、事故を起こせば社会的責任を取らなければならなくなり企業として成り立たないという考え方が根底にあります。責任（社会的責任・企業イメージを損なう）を取る必要がなければ、対策は取らないのです。導入した装置に色々な不備があっても、取扱者が決められたことをやれば問題は生じない。決められたことが複雑でやりにくくても、やらない方が悪い。間違える方が悪い、失敗した場合は日勤に降ろし、嫌ならば辞めていけ乗務員の換えはいくらでもいるという考え方です。会社にとって運転支援の機能は無駄なのです。そこに経費をかけるならばリニアに使いたいというのが本音なのです。

私たちはこの様に社員を社員とも思わない会社にもものを言っていかなければなりません。言いたくてもいえない若者は、病気になったり、会社を辞めていっています。今、運転職場ではATS-P Tに対して様々な意見があります。職場は混乱しています。何が問

題かをはっきりさせて、職場から要求をあげていこうではありませんか。そして要求解決のために様々な取り組みを地本は最先頭で行います。人を人と思わない会社に楔を打つのは私たちしかいません。共に頑張りましょう。