

JR東海労なごや

2013年1月7日 No. 931
JR東海労名古屋地方本部
発行者：山田哲也
編集者：堀部肇

空転問題について申し入れを行こなう

12月2日に開催した分会代表者会議で電車の空転に関する意見が多かったことから、名古屋地本は「空転問題について」申し入れを行いました。空転が多く発生し列車遅れにつながっていることから、会社は報告の強化などを強いてきています。最近では遅れが発生していなくても空転が発生したことで報告をせよと言っている現場もあります。

空転は運転士の技術で対応してきた問題はなかった

そもそも、空転は30年も50年も前から、いや鉄道が始まって以来、小雨が降ったり、雪が降ったりすれば当たり前のよう発生していたと思います。あの重たいSLにも散砂装置が付いていました。運転士は空転が起きれば技術で対応してきました。よほどひどい状態でない限りは難なく運転をしてきました。

原因はATS-PTだ！

空転はなぜこれほどの問題になってしまったのでしょうか。指令員は小雨が降ったり雪が降れば空転するということを予測できないのでしょうか。いや、指令員を管理している側が頭のみで考えていると思われまます。

そもそも、なぜこれほど遅れが発生するようになったのでしょうか。空転が発生することにより車輪が実際の速度より高回転をするため、速度計は実際より高い速度を示します。そのときにカーブ制限などがあった場合、速度超過とみなしATS-PTが動作し非常ブレーキが動作し列車が止まります。これを防ぐために運転士は必要以上に空転を回避する運転を行おうとします。その結果、列車が遅れることにつながるのです。例えば、中央線211系や313系などでは、動力車(MC)である下り列車でATS-PTが動作する事象が多く発生しているし、遅れも下り列車の方が多く発生します。

プレッシャーをかけるな

運転士は必死で速度計を見ながらブレーキとノッチを扱い運転をしています。それに対してさらに運転にプレッシャーをかける指令員からの無線が入るのです。そして、報告書の作成が言われます。これで本当に安全は保たれるのか疑問です。

私たちは、空転が発生しないように車両の改善を要求します。
私たちは、プレッシャーを与えるような無線交信をやめることを要求します。
私たちは、空転によりATS-PTが動作しないように改良を要求します。

