

入れ換え運転中の「添乗」は、 運転士の集中力を欠く行為です！

8月の乗務員の訓練で、管理者は「入れ換え運転中は、運転に集中すること。」を指導しました。この言葉だけを聞けば改めて言うことでもなく、なんら当り前の言葉に聞こえます。しかし実際の現場では管理者によって矛盾した行為が行われ、新幹線の安全が脅かされてきました。集中して運転業務を行おうとしている乗務員に対して行われている「添乗」が安全を脅かす行為になっていることに私たちは問題として訴えてきました。よって、「運転に集中すること」と言いながら集中できない状態を作り出しているのは管理者による「添乗」と、無理のある喚呼です。

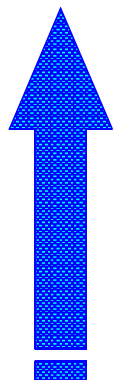
特に、A T C信号に頼らず、回送列車を新大阪駅から引き上げ線までの極めて短い距離（約700m）を、ぎりぎりの運転時間内で遅れないように運転しなければならない区間においては、運転士の集中力によってのみで運転することが求められています。このような区間にも管理者が「添乗」として運転台に同乗し、運転に集中できない環境をつくり出しています。

4分30秒の運転時間の中で管理者が求めるのは、

「安全」か？「言われた通りにやること」なのか！？

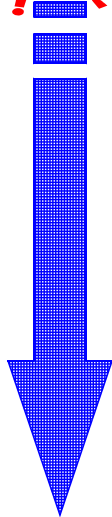
新大阪駅を発車して車庫までの4分30秒という運転区間において、たくさんの報告や喚呼が運転士に求められています。さらに、喚呼がひとつでも漏れたり、間違ったりすると管理者から注意され、個人の勤務成績へと跳ね返ります。注意が重なると罰則としてボーナスをカットされています。このように勤務成績や賃金への評価を気にしながらの運転となる添乗や、新幹線の安全を脅かす時間僅少の中の喚呼は運行上危険です。よって、訓練で指導した「入れ換え運転中は運転に集中すること」を基本にして運転士への添乗、無理な喚呼は直ちに止めるべきです。

以下は、運転士が新大阪を発車して引き上げの庫までの運転中（約700m、4分30秒）に、手元の行路票を指差確認しながら喚呼する用語です。



1. 新大阪発車前から発車時刻のカウントダウン。**「5分・3分・1分」**を喚呼。
2. 発車時刻の約20～25秒前に地上信号機に進行信号の現示と進路表示器が表示される。
3. 地上信号機の開通後、**「地上進行・進路〇〇ヨシ」**を喚呼。
4. A T Cを入れ換え位置にし、**「A T C入れ換え」**を指差確認喚呼
5. **「地上進行・進路〇〇ヨシ」**、**「戸じめ点」**、**「A T C入れ換え」**、行路表の発車時刻を指差確認し、携帯時計の時刻を指差確認喚呼。

約700回、4分30秒の間で、
こんな動作と喚呼！



- 「発車時刻〇時〇分時刻ヨシ」、ブレーキハンドルを運転位置にし「緩解ヨシ」を指差確認喚呼。**
6. **汽笛吹鳴。** 1ノッチ流し起動し採時し、(運転時分4分30秒のため余裕無し) 約28km/hまで速度向上する。(地上信号機までは信号注視する)
 7. 地上信号機越えてから、**「停車通過の確認」**と喚呼、**「引き上げ〇〇線停車〇〇時〇〇分、折り返し〇〇〇〇A、AB廻し」**を行路表を指なぞりしながら指差確認喚呼。
 8. 一旦停止目標を指差し、**「一旦停止」**を指差確認喚呼し、停止ブレーキ(最後は低ノッチで停止しB7ノッチ位置にする。)
 9. **「引き上げ〇〇番断る器入り」**を指差確認喚呼。**汽笛吹鳴。**
 10. **「速度10キロ以下」**を喚呼。
 11. **「停止位置共通」**を指差確認喚呼。
 12. 添乗報告。**「所属・役職・氏名・担当列車〇〇〇〇A・担当区間新大阪～引き上げ線・運転状況・車両状態等」**を添乗した管理者に報告する。
 13. 一旦停止目標を指差し **「一旦停止」**を指差確認喚呼して一旦停止。
 14. 一旦停止後、**「停止位置共通」**を指差確認喚呼、**「1ノッチ速度5キロ以下」**を喚呼。
 15. **汽笛吹鳴。** 1ノッチ5km/hで運転。
 16. 所定停止位置停止後**採時**、懐中時計の到着時刻を指差し **「〇〇分〇〇秒」**を確認喚呼。**「定着または〇〇秒早着(延着)」**を喚呼。

運転士は、前方注視しながらこれだけの喚呼を行ないながら運転しなければなりません。上記のように列車が走行している最中に手元や時計の確認をするときには前方を注視することは出来なくなり、指導内容と実際の運転ではかなりの矛盾が発生します。

本来、自動運転で制御されていない区間を運転士の集中力のみで運転する区間は、簡素化した運転で運転士の集中力を妨げないようにしなければなりません。