

## 「喚呼第一」 「安全第二」 ! ?

「交差点No.314入れ換え運転中の「添乗」は、運転士の集中を欠く行為です!」で入れ換え運転特に新大阪～引き上げ線間運転の「安全の問題」を訴えてきました。

### 新大阪引き上げ線入出庫は危険がいっぱい!

回送列車を運転する新大阪～引き上げ線間の運転は僅か4分30秒の運転時分のため、新大阪から起動開始し30km/H近くまで速度向上させ、地上信号機を通過後すぐさま庫一旦停止までに停止手動ブレーキを取ります。再起動して庫線に入ったら常に速度超過を気にしながら10km/H近くまで速度向上させ運転しなければなりません。

このように速度超過ギリギリの運転に努めなければ到着が確実に遅れる時間設定です。

そうした余裕のない時間設定の中、運転士の注意力のみで前方注視している作業内容の中、現場指導科は「停車通過の確認」「折り返し〇〇〇〇A」「AB廻し」を行路票を指なぞりしながら「確認喚呼」するよう指導しています。

これは、庫一旦停止に向かい停止手動ブレーキを取る直近で行路票に目を移すという前方注視を怠らせる極めて危険な行為です。

### 通過するはずのない引き上げ庫線に向かう運転で 何で「通停確認喚呼」がいるのでしょうか?

そもそも通過するはずがない（しようとしてもできない）引き上げ線庫線に向かう運転で「停車通過の確認喚呼」が必要でしょうか？また、留め置きを除いてAB廻しでしか出庫しないのにこれもまた行路票の指なぞりで喚呼する必要があるのでしょうか？

安全を担保するための喚呼であるはずが、安全を脅かす行為となっています。

また、作業員が作業している庫線の中の添乗者に対する「添乗報告」も同様に危険行為です。仮に作業員が庫線内に転落したとき「添乗報告」しながら即座にブレーキが取れるのでしょうか？「添乗報告」は、規定に「運転に支障のない早い時期に」となっていますが、新大阪～引き上げ線間運転のどの部分に運転に支障のない時期などあるのでしょうか？

先日、引き上げ線にて何故「停車通過の確認喚呼」を行うのか指導科に確認したところ「ここでは議論をしない、安全のために基本通りやってくれ」と回答があり、「議論ではなく（停車通過の確認喚呼の）必要があるのか教えて下さい」と繰り返し聞きましたが、「言う必要はない」と誠意のない回答に終わりました。

このことから、「安全第一」より前方注視を怠ってまで「喚呼させるため」だけの目的であるということがハッキリしました。

### 安全上実態にそぐわない「喚呼第一」のやり方は 見直すべきだ!

