

シンプルイズベスト！

5月25日から新幹線運転士の基本動作がまたまた追加されることになりました。これは、最近連続して起きた2件の事象に対して即、基本動作として追加したものです。

1件目は、運転士が列車の入駅時に主ハンドルを「切り」位置とせずノッチを入れたままにして停車しました。そのことに気づかず発車しようとした時、起動する前に後退し、車掌のUBS扱いで停止したという事象です。

2件目は、1件目とほぼ同じ時期に起きた事象で、運転士が列車を駅に停車させた際にブレーキ設定器を「B7」（7ノッチ位置）とするところ「運転位置」にしたため勾配により前方に列車が動き出し、車掌のUBS扱いで停止したというものでした。いずれの事象も見習い運転士による事象でした。

通常99%以上の運転士は、入駅時は主ハンドルを「切り」位置とし、また列車を停車させた際には「B7」（7ノッチ位置）とするのはごく自然に体が反応することが至極当たり前の動作であり、わざわざ指差確認するようなものではありません。しかも見習い運転士による事象であり、本人の対策と今後の経験により克服できることです。

**それにもかかわらず、会社は「基本動作」とし
全運転士に押しつけてきました！**

今回、会社が押しつけようとしている「基本動作」は、【列車のホーム入駅時、ホーム上の旅客の動向に注意を払う時期に、視線を下に向けて主ハンドル「切り」位置を確認する指差確認喚呼】です。

ただでも到着採時の際のアナログ時計の「現時刻」は読み上げるのが至難の動作です。その上に採時の直前でブレーキ設定器「B7」の指差確認喚呼が余分に入れば、余裕がなくなり基本的な時計の読み間違いや、戸じめ（ドアに旅客が挟まれないか）の確認などに影響を及ぼしかねません。

無理な基本動作の追加・押しつけは、現場の運転士サイドの発想ではなく、評論家的な発想としか言えません！

基本動作はシンプルイズベスト・必要最小限で行うべきではないでしょうか！？