

基本動作また変更！現場の声は？

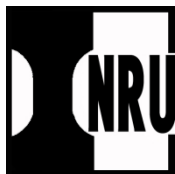
度々変わる「基本」って何？

6月から車掌の基本動作の指差呼唱方式が大幅に変更されました。基本動作は過去の事故事例などを教訓とした、乗務員が運転事故を防ぐための最後の砦。睡眠時間が短い行路や、異常時等で疲れているときも、これまで続けてきた一連の動作が骨の髄まで染みついていて、故に安全安定輸送が保たれていたわけです。それを急に変えさせるのは、右利きの人間を無理やり左利きに矯正しようとするようなもの。習慣を無意味に崩すストレスは後の行動を狂わす。結果、安全確認の不確実性にもつながってくるというのは、わざわざ口にするのも恥ずかしいくらいの常識ですが、現場の意見を聞かずに他社の真似をする乗務員、人たちの温度差にはいつも哑然とさせられます。むろん、これは現場の指導者にとっても、無駄なことを新たに覚え監督しないといけないわけだから、迷惑でしかない。本来、真つ先に会社に反発し突っぱねて良さそうなものですが、現場を困惑させる気まぐれ謎ルールが有無を言わず降りてくる全体主義的な企業風土は、世の中の「変化」について行けないまさに旧態依然と言えます。

机上の議論では、ズレが生じる！

新たな取り扱いでは、車両側面から点字ブロックの線路側までを「L空間」と定義し、基本動作の確認方法が大きく変更されました。しかし、乗務員からは多くの疑問や懸念の声が上がっています。特に朝夕の通勤ラッシュ時には、L空間の確保は困難な場合もあり、**従来どおりの確認で発車せざるを得ない**という意見もあります。L空間に利用者が残っている場合には、車外放送や手笛によって移動を促すこととされています。しかし、イヤホンを使用している利用者も多く効果は限定的です。安全のためには直接声掛けを行うと言いますが、これも現実的ではありません。

新たな確認作業が増えたことで、基本動作の前半部分で焦りが生じ、**確認の質が低下することを懸念する声**もあります。安全確保のためであれば遅延は許容されています。しかし現実には、わずか**2〜3分の遅延であってもお詫び放送を求められる環境**にあり、乗務員には常に定時運行へのプレッシャーがかかっています。この精神的な焦りから事故につながる可能性も否定できません。目的や効果について十分な説明がないまま運用が開始されたこと、また現場の実情や乗務員の意見が十分に反映されていないことに不安や不満が広がっています。安全は規程だけで守られるものではなく、**実際に運用する現場との認識共有と納得感があってこそ成り立つものです**。国労は会社に対し現場の声を届けます。



第 212 号

2026 年 7 月 1 日

発責 国労九州本部

博多区博多駅東3丁目9番3号

ニッコーハイツ1003号

NTT 092-483-1515