

## 「発車前の添乗報告」は規定の拡大解釈だ！ そこまでして添乗報告する意味があるのか??

引き上げ線の添乗が頻繁になったのはここ数年のことです。

引き上げ線の運転は、運転士の注意力による入れ換え運転で、しかも4分30秒と寸分の余裕がない中、新大阪発車時に流し起動（本線運転してきた列車なのに何故必要？）、地上信号機の注視、速度向上（速度25km以上出さないで遅れる）、通停喚呼（通過するはずなのに？）一旦停止、引き上げ庫番線確認、断路器の確認、速度9～10km定速（速度以下なら遅れる）、庫内の傷害事故ないように前方注視、一旦停止、停止位置確認、一旦停止から1ノッチ5km以下、所定停止位置停止とこれだけの動作を要求されます。

この寸分の余裕もない中で添乗が行われるようになり、指導科は上記の動作にプラスして「添乗報告」を強いるようになりました。

（添乗報告）「添乗報告します。大阪第二運輸所運転士〇〇、担当列車〇〇〇A新大阪、引き上げ線間担当、運転状況新大阪〇〇、車両状態編成〇〇〇良好or〇〇、以上添乗報告終わります」とこれだけ長い文言を言わなければならないのです。

A組合員が添乗してきた指導助役に対し「過去に引き上げ線添乗は経験なく初めてで添乗報告はどうするのか」と聞いたところ、「引き上げ線へは危ないから添乗報告は発車前にしてくれ（山本助役）」と返答がありました。

指導科も引き上げ線入れ換えは「危ない」を認めた上での「添乗報告」でした。

しかし、規定では「添乗報告は、・・・運転に支障のない早い時期・・・」となっているから当然発車後にすることになっています。いわば、発車前の「添乗報告」は、規定の拡大解釈です。

## 安全よりも「添乗報告させること」が目的だ！

B組合員は引き上げ線添乗時、「添乗報告」は今までもやっていなかったし、指導も無い。突然の強要に添乗報告は危険だから、安全第一・安全重視の観点からあえて、入れ換え中は「やらない」と無視していました。そして先日、「懲罰的日勤」を強いられました。

その中で本人は再三、「入れ換え中の添乗報告は安全上問題であるからやらない」と言ってきました。それにもかかわらず指導科管理者は規定を拡大解釈し「発車前にやれる」といいました。そうすると「運転状態」どうなるのか、言わずと知れている。規定を拡大解釈して無理矢理やらせるのだから、定めのないめちゃくちゃな時期になるのだ。明らかに「添乗報告」をさせることだけを目的として対応なのです。

指導科は、入れ換え中は「危ない」を承知で、「発車前に添乗報告をやれ」と鉄道における安全第一を理念につくられたはずの規定を拡大解釈までして「添乗報告」を強要しています。

**指導科は安全軽視の添乗報告・乗務中の注意指導はやめろ！**