

添乗時の試問は廃止せよ!

2月12日地本は、業務委員会の場で、会社に対して「乗務中の試問は必要ない。運転の妨げになる。注意が削がれる。中止せよ!」と申し入れを行いました。

会社は、「それでは、指令電話もとれないことになる。」と答えました。そもそも、会社が言う「試問と指令電話が同じ」という認識こそが、非常識であると言わざるを得ません!まさに、「机上の空論」とはこのことです。

去る1月にパイロットをはじめとした航空関係者と意見交換を行った際に、パイロットからは「添乗は年に2回くらいはありますが、操縦中に試問など一切ありません。計器類の確認喚呼も一言一句抜けても問題はありません。確認していることが間違っていなければ問題ありません。」と実態が明らかにされました。

J R 東海に於いてはどうでしょう・・・?

ボーナスカットされた東海労組合員には、半年で10回、月に4、5回の添乗もありました。また、ある時期から、添乗は添乗した指導助役が、当該運転士に対して駅発車直後の非常に緊張感を要する時期に立て続けに指摘事項と称し、「指摘したぞ!、注意指摘!」と一本とったかのように罵声を浴びせかけ、緊張する場面にさらに緊張感を誘発させる行為を行い、さらに、添乗中に試問をされ、答えなければ頭が真っ白になるほどその試問されたことに意識が集中し、運転にとっても集中できない状態になります。即ち、安全を脅かし、組織破壊の具として悪用されているのがJ R 東海の添乗の実態です。

J R 東海のこの実態にはさすがのパイロットも驚愕、啞然とした表情と安全無視の姿勢に対して憤りを露わにしていました。

入れ換え中の添乗は必要ない!

添乗時の試問に加え、「新大阪～引上げ線間の添乗も必要ない」と申し入れを行いました。しかし、会社は、「添乗でやることは決まっている。やれるタイミングで添乗報告・停通確認をやれ!と・・・」また、「添乗報告は、やる暇がないときには降りてからやればよいじゃないか!」とまで言っています。

矛盾している最たるものが「添乗報告」です。本線運転では、発車してから「運転に支障の無い早い時期」と謳われていますが、入れ換え運転中のどこに「支障の無い時期」があるのでしょうか?会社側弁護士は、「地上信号機越えてから一旦停止するまで17秒ある」12、3秒で添乗報告できるとボーナスカット裁判の尋問で言いました。しかし、この17秒も一旦停止に向けて目標を注視し、ブレーキを取っている間のことです。これぞまさに不安安全行動を奨励しているなにもものでもありません。しかも、新大阪発車して引上げ線の庫一旦停止で止まっても後ろはまだホームにかかったままです。

本線上なら列車がホームにかかった状態で「徐行・ノッチ制限」の喚呼をすると注意・指摘でボーナスカットの対象にされています。

実にならない、安全を脅かす添乗時の試問・引き上げ線に於ける形式的な添乗・添乗報告、通過するはずのない引上げでの通停喚呼は必要ない!直ちにやめろ!!