



線見・操縦訓練問題で団交

計6往復が必要

曖昧、二転三転

「線見訓練」に関しては、JR発足以降、明確な基準が設けられないまま曖昧な取り扱いが続き、何度となく団交交渉が行われてきた。

JR発足当初の数年間、異動や臨時列車の運行などで、乗り入れたことのない線区に乗り入れる場合も、運輸省の指導に基づき「五往復」という基準すら公然と無視する状態が続き、また、社会的にも問題になった「無資格運転」のような事態が平然とまかりとおった。

その後も、「五往復」の訓練の必要性については確認されたが、それが、線見訓練なのか操縦訓練なのか、その場合に訓練にあ

線見・操縦訓練について

1. 乗り入れたことのない線区を乗務する場合は、次のとおり6往復の訓練が必要となる

(1) 線見訓練として、対象線区を1往復する

● この場合、被訓練者がハンドルを握ることはできない。

(2) 操縦訓練として、対象線区を5往復する

- 被訓練者がハンドルを握り操縦訓練を行なう (この場合、線区を熟知した者と乗務することを条件として被訓練者が本務となる)
- 操縦訓練の5往復目に見極めを行なう
- 操縦訓練5往復終了後も不安がある場合は、指導員等の添乗を要請する。

(3) 上記6往復の訓練が終るまでは、その線区を一人で乗務することは絶対にできない。

(4) 会社は、各運転士の乗務経歴を把握するとともに、以上の点について、責任をもって指導する。

2. 長期間乗り入れていない線区を乗務する場合の訓練の基準について、千葉支社の現段階での回答は、次のとおり。

- 線区の特状もあり、「何ヵ月乗務していない場合は訓練を行う」等の基準を一概に設定することは困難である。
- 各線区ごとに、どの程度の期間で訓練が必要と考えるかは、現場ともすり合わせながら検討したい。
- 会社としても乗務経歴を把握し、長期間乗り入れていない場合は、指導員を配置する。不安がある場合は、指導員の添乗を要請してほしい

次々と問題が！

そして、ついに昨年10月の大月駅事故に行き着いてしまったのである。大月駅事故は、指導員も配置せずに2年6ヵ月も担当したことがない本線を使用し

たる者と訓練を受ける者のどちらが本務となるのか、かつて乗務していた線区でも、どれだけの期間乗り入れない場合に訓練が必要となるのか、等々の重要な問題が、全て曖昧のまま、見解が二転三転するという事態が続いた。

たの入換作業に乗務させた結果発生した事故である。しかも千葉では、大月駅事故以降も、次々と問題が発生した。事故直後には、千葉運転区で、総武緩行線を担当する臨時行路に、全く乗り入れたことのない運転士を指定するという問題が起き、今年七月には、やはり千葉運転区で、指導員の配置ミスにより、線見を規定回数終了していない運転士が、新宿までの臨時行路を乗務せざるを得なくなるという事態が起きている。この件でも当局は、団交のなかで、

- ① 指導員の配置ミスであったこと、
- ② このような場合は、規定回数の訓練が行われていない区間は運転すること

団交で確認！

以上の事態にふまえ、動労千葉は、二回にわたる団体交渉で、線見訓練に関する考え方を明確化するよう、千葉支社に対して強く要求した。

結果として、現段階で確認されたことは別掲のとおり、

線見訓練が一往復、操縦訓練が五往復、計六往復の訓練が終了するまでは、初めて乗り入れる線区を運転することはできない

というものである。この内容についても、操縦訓練について、①訓練を受ける者を「本務」として取り扱うことが適切かどうか、②どれだけの期間乗り入れていなかった場合に再度訓練が必要となるのか、明確な基準が全くないこと等、未だ多くの問題が残されている。運転保安確立をめざした闘いをさらに強化しよう。

③ このようなケースに遭遇した場合は、指令に連絡し、代替の運転士の手配等を行う以外ないこととはできないこと、