

ヒヤリハットを事故扱い！ 教育ならざる「再教育」に喝！

先日、運転士が、名古屋車両所から出庫し、名古屋電留3番線にて停止位置を若干行き過ぎて停車しました。信号冒進までの位置を越えたわけでもなく、何ら運転に支障は発生せずに、引き続き名古屋駅まで入れ換え運転を行いました。当然、事故を起こしたのではなく信号冒進はしていないし、運転に支障をきたしていないことから指令等への報告はしませんでした。

3日後、勤務終了後に勝見指導科長に呼ばれ、「報告しなかったのはなぜか。事象を隠蔽する気だったのか」と言われ、当該運転士は、「報告の必要性は無いこと。隠蔽する気も無かった」と応えました。しかし、会社は当該運転士に日勤を強要（4日間）「レベル確認」と称したペーパー試験を実施しました。

当該運転士本人が、「何で事故でもないのにレベル確認するのか」と質問しましたが、指導科長は、「事故ではないが、事故等である」と応えました。さらに「等」とは所長の判断だと言いました。ならば、起きた事象に対して何でも「等」を適合したら全て「レベル確認」、「再教育」となってしまいます。会社の言う「事故等」は「事故の拡大解釈」であるということです。要するに、「再教育」の基準となるものは「現場長」の恣意的判断に委ねられているということがいえます。

教育ならざる「再教育」反対！

この様に、「取って付けた様な理由」で「レベル確認」と称したペーパー試験が実施されました。

運転士が、運転操縦において停止位置を誤って行き過ぎる事象になってしまったら、ブレーキを取る実地訓練を繰り返すのが対策であるはずですが、それが事故・ミスに見合った教育です。ところが、会社は、起きた事象とは全く整合性のないペーパー試験を行いました。

日勤の間に自主学習した後に、6枚物の規定・技術のペーパー試験を2時間で行うというものでした。

試験の結果について指導科長は、「もう少しだった」としか答えず、何点だったのか点数も言わず、また答案用紙を返却もされないまま、どこが間違ったか本人に明らかにされることすらなく、結果だけ言われてもどこを直せばいいのかさっぱりわからない状態でした。このことから、ハッキリしていることは、「再教育」と称して、本来は管理者が教育すべきところを何もせず本人の自主学習に任せているだけのことだったのです。

即ち、今回の事象である「停止位置行き過ぎ(ヒヤリハット)」を口実にして行われた試験は「再教育」と称した運転士職を剥奪するための「手段」であるとしか言いようがないということです。

これでは、安心して新幹線の運転が出来なくなります。些細なミスでも「日勤」とする会社の異常な職場は、安心して働ける職場環境ではありません。脅しと懲罰だけで安全は築けません。私たちは、会社の異常さを訴えながら働きやすい職場を創っていきます。

