

東二運松本所長は高塩指導助役の 幹鉄事への虚偽報告に荷担か！！

9月26日に『危険と判断して停止した』運転士に対して、高塩助役が就業規則の写経を業務指示した事実を現場長である松本所長は、いつ把握したのでしょうか。少なくとも9月28日には、新幹線地本の抗議で幹鉄事から事実についての調査依頼があり知って当然、高塩助役への事情聴取をおこなったと思われます。そして、今回の幹鉄事への報告が「運転士本人から就業規則を勉強したいというので貸した」という結論です。当然、幹鉄事に報告した内容は、松本所長が承認した内容です。

松本所長は、何かおかしいと思わなかったのでしょうか。何で「再教育」している運転士が「就業規則を見る必要があるのでしょうか」。見たかったら乗務員だったら乗務員の準備室に就業規則があることぐらい誰でも把握しています。

まさか、事実を覆い隠して高塩助役の虚偽報告に荷担したわけではないでしょうね。乗務員が虚偽報告と疑われる事実を把握したら管理者が総出で、その報告を追及するでしょ。そういう場面を多々目撃しています。JR東海の「命令と服従」「規律と忠誠心」の職場管理からすれば一切許されないことです。

幹鉄事への虚偽の報告は、この件ばかりだけではありません。『危険と判断して停止した』運転士に対して、「新幹線乗務員の再教育」に入る際の「再教育」する該当項目もペーパー試験だけしかいわれていません。最低限説明するようにマニュアルはなっており、裁判でもそう証言しています。それこそ管理者自らが「再教育」しなければならないのではないですか。だから運転士は、乗務復帰のために死にものぐるいで勉強して93%をとったんです。

さらに、シミュレーター試験の3回目の合否について、なんにも運転士本人は、聞かされていないし何パーセントとも言われていません。言われているのは、担当助役が「点数は科長がつける。早ければ21日に判断できる」ということです。当然、所長は報告を受けていますよね。だから私たちは、こんないいかげんな「再教育」は無効であり、ただちに乗務員に復帰させろと主張しているのです。

まるで、大阪地検特捜部の押収資料改ざん事件で社会問題になっている構図と一緒に。会社内部で都合の悪いことを隠蔽して、都合のいいように報告を繕っているようにしか見えません。すでに、東二運には自浄作用は存在していないようです。

私たち新幹線地本は、東京第二運輸所分会と連携して「危険と判断して停止」した運転士の乗務復帰するまで断固闘います。