

就業制限・出勤停止・子会社への 配置転換を許すな！！

JR東海は1月29日の架線事故の当該社員3名と関係者の処分に対し、2月26日マスコミに発表した。(2月23日付)処分は関係者含めて9名が受けたのですが、もっとも重い処分は当該の社員3名でした。事故の翌日から「事情聴取を含め日勤教育」、その後2月15日から「就業制限」が出され職場には「処分」が確定するまで出勤できませんでした。そして「出勤停止」が2月23日にだされました。「出勤停止」でおさまることなくマスコミ発表では「子会社への配置転換」も言われています。同じ会社内だと配置転換という言葉はわかりますが、子会社へとなると「配置転換」ではないと思います。このような二重・三重の懲罰は労働組合として絶対許すことはできません。

当該社員3名の二重三重の懲罰はやめろ！！

組合員を見殺しにするJR東海ユニオンを許すな！

当該3名の所属するJR東海ユニオンは、何をしているのでしょうか？
組合員が業務上のミスを起こした時こそ労働組合が前面に立ちなぜミスを起こしたか「原因や究明」をしっかりと行い組合員を守るために会社と対決するのではないのでしょうか。

そもそも、このパンタグラフ舟体取付けボルト失念は、本当にあったのでしょうか？
12号車の舟体取付けボルト失念と会社は言っていますが、6号車はしっかり取付けてあったのです。そしてJ48編成は、新大阪まで走り東京へ帰ってきて名古屋に向かった時の事故なのです。

JR東海は、新大阪まで走り東京まで帰ってきたことについて何もコメントしていません。
なぜ新大阪まで行く間に、あるいは東京まで帰ってくる間に舟体が外れなかったのでしょうか？ 疑問が残ります。

旧国鉄時代のOBは「老朽劣化で補助吊架線が切れ、垂れ下がったところに列車がきてぶつかってパンタグラフが破損したのではないかと補助吊架線は1985年ごろから使っていたものだ！」(朝日新聞)と言っています。JR東海の調査が本当に正しいのでしょうか？

私たちは、処分が出たからこの事故は終わったとは決して思いません。この停電事故の真の原因は何かを究明するために、現場で働く全ての仲間と話し合い現場でおこっているあらゆる問題を追及していきます。

今こそ「責任追及から原因究明へ」の職場構築に向けて共に闘おう！！