

運転士の「処置不良」で車掌もダメ 省指導に反する「懲罰」そのもの

東海労組合員が、処置不良と関係箇所への報告をしなかった等を理由に、8月24日から日勤とされています。この長期日勤は、9月の運転士交番予定をあらかじめ「予備」に変更するという異常なもので、最初から「乗務させない」ということを前提にした一方的で、極めて恣意的な判断によるものです。

組合員は、「時系列等報告書」や「私の対策」等を拒否しました。拒否の理由は簡単です。書けば、会社に都合の良いように悪用されることがこれまでの実績が示していからです。

岡田指導科長は6日、あなたの言っていることは「ATCチャートの記録との整合性がない」「勝手な判断は運転関係従事員として著しく資質が欠如している」。従って「車掌として乗務させるには、車掌としての知識と技能を確認する必要がある」と最初の筋書きどおりに車掌としても乗務させないと通告したのです。組合員は当然、納得いかないことを明らかにしました。

あってはならないが、しかし乗務員が処置を間違えたり、対応を誤ることはこれまでもあったのです。組合員に対する今回の扱いは、これまでの対応とまったく異なり一切の間違いを認めない、これからは全て「運転関係従事員」として対応するという宣言でしかありません。「間違うところなるゾ」というものであり「懲罰」ありきの見せしめです。絶対に認められません。

これでは、ますます萎縮しながらの乗務となり、安全よりもプレッシャーに気を取られてしまいます。

国土交通省鉄道局長は、9月4日付けで各地方運輸局長宛てに「西日本旅客鉄道株式会社福知山線の列車脱線事故に関わる対応について」を発出し、各鉄道事業者に対して改善を図るよう次のように指導を指示しています。

指示では「インシデント等の把握及び活用方法の改善」の項で「乗務員から自発的にインシデント等が報告されるように、鉄道事業者内の報告制度を非懲罰的なものとするなど一略一報告制度の充実に取り組むこと」となっています。

まさに今回の事態は「インシデント」そのものです。インシデントとは「事故にはならないがヒヤッとした事例、出来事」なのです。事故になってしまえばアクシデントなのです。事故にはなっていないのです。最初から、「間違うところなるゾ」という「懲罰」ありきで、1年前の掲示「出勤遅延事故多発！あなたは睡魔にかかえますか？ それとも乗務員やめますか？」そのままです。

国土交通省鉄道局長が言うが「報告制度を非懲罰的なものとする」に大きく反しており、そこにはJR西日本の事故の教訓が全くはありません。

**組合員の日勤を中止し、直ちに乗務させる！
懲罰的でデタラメな「新幹線乗務員の再教育」を中止せよ！**