

運転士 車掌への過度の プレッシャーを止めよ！

本部は、6月9日に本社に「J R 福知山線脱線事故に関する再申し入れ」を提出しました。事故に関する3回目の申し入れです。5月25日に開催した業務委員会における会社回答について申し入れたものです。特に新幹線のATC120信号のまま80^{km/h}の速度制限に関する申し入れで「万が一速度を超えたとしても、直ちに脱線・転覆する心配はない」との会社回答は、安全第一の姿勢ではありません。また、「ATS-P型は導入しない」「ATS-STの導入の拡大を検討する」との回答も安全第一と言えるのでしょうか。なぜより信頼性の高いP型を導入しないのか。本部は、各職場から寄せられた40数カ所にATS-P型を導入することを要求しました。さらに、乗務点呼時、添乗時の試問や裏面添乗は、運転士・車掌に過度の精神的プレッシャーをかけていることから止めること。現在行われている「再教育」はその実態からして再発防止の「教育」というものでなく、乗務を降ろしての「再教育」や新幹線の車掌限定を直ちに止めること。バカ野郎発言を撤回し謝罪することなどです。

福知山線事故に関する
3回目の申し入れを提出する

J R 東海ユニオンは、わが組合と同じ5月25日に業務委員会を行ったようである。そこで「再教育」について次のように要求している。「いわゆる『再教育』の必要性については認識しているところである。しかしながら、発生した事故などの状況や原因を把握するための事情聴取と、事故後の対策としての必要になる再教育の位置付けが曖昧であったり、その過程において不適切な対応などもあるのは事実である。必要な事情聴取や再教育にあたっては適切な対応を行うこと。」 ユニオン役員よ！「不適切な対応とは何か」明らかにしてみたらどうか。J R 西日本の過酷な日勤教育と同じではないのか！ J R 東海も。