

全ては職制の責任のがた



87. 8. 19
No. 2632

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五〇六（公衆）〇四七二二二七二〇七

運転保安まで労働者差別に悪用する 千葉運行部一部幹部を許すな(そのII)

千葉運行部斉藤次長、河野課長等一部幹部は、職場で起ることの一切を悪意に解釈し、運転保安II事故問題までを組合差別の道具にしている。日刊No.2627(87・8・13)に続き、その実態を報告する。

一二時四分―事故発生

八月七日、二二時四分頃、佐原駅で542M列車がストップを冒進し、一軸脱線する事故が発生した。

この列車は場内信号機を注意信号機で進入し、ホーム手前で20K/Hに減速し、ブレーキをかけたまま進入したが、停止位置手前に停車しそのなので一旦ブレーキを緩め、その直後に再度ブレーキをかけたが間に合わずストップを抜く結果となったものである。

なお、衝撃等は全くなく、乗客も気がつかないほどであったことや、当日は断続的に大雨が降り事故時には小雨が降っていたという状況も含め、これはレジン制輪子であるが故の滑走による事故と思われる。

全ての乗務員が一度ならず同様の事故の危機に遭遇した経験をもっており、職場では「とうとうやったか」「いつかは必ず起る事故だったし、これからまた起る」と受けとめられている。

翌日十二時半まで眠らせず 乗務員を「取り調べ」

許せないことに、この事故の後、復旧作業等が終った深夜から早朝にかけて、警察と会社による事情聴取が延々と行われた。

八月八日、深夜一時から二時半まで、酒酔い運転の風船をふくらませることも含めた警察官による事情聴取が行われ、その後直ちに、千葉運転区長・川名が自ら自動車で千葉運転区へ連行し四時半から十二時半まで職制による取り調べが行われたのである。

これが人間に対する扱いか！
われわれは、当該乗務員が当局に隷従する鉄産労の組合員であるが故に、会社が好き勝手に扱うという側面があるとしても、このことの本質が、乗務員（労働者）を人間扱いしようとしなさい斎藤、

河野等千葉運行部一部悪質幹部の姿勢にあることをはつきりと見極めなければならぬ。

何のために急ぐのか

この事故の内容からして、そして、復旧が終り列車が正常に運転されている中で、当該乗務員を眠らせなくて調べを急ぐ必要がどこにあるのか。警察からの出頭要請に対しても、後日出頭し事情聴取を受けるといふことで、深夜の取り調べを拒否すべきである。

にもかかわらず、警察の後、まず眠らせるといふことすら考えず、延々と十二時半まで取り調べるとはなににごとか。
しかも、取り調べの内容は、一応の経過を聞いた後は「ブレーキの山がけ位置を外した」ことを認めるといふこと、つまり、全ての責任が乗務員にあることを認めるといふことの繰り返しだったのである。

区当局は、その過程で「結論が出るまでやる」とまで当該乗務員を脅迫しているのである。現場当局は運行部に、運行部官僚は本社に、早く報告しないと自分の責任を問われるのではないかとという脅迫観念が、今、全職制にとりついている。だから、職制的に下へ下へと締めつけて何とか自分だけ責任逃れしようとするのだ。

これでは、末端で仕事をする労働者はたまったものではない。

非人間的扱いを断固拒否しよう！

「乗務員を眠らせなくて取り調べることは人権蹂躪ではないか」という動労千葉の抗議に対し、河野車務課長は「仮眠しろと言ったのに眠らないのが悪い」とひらき直っている。こういうのを責任逃れというのだ。

当該乗務員の立場になってみる。
事故に遭遇し、一晩中追及され「仮眠」などで

(ウラへつづく)

21日 俺たちは 千葉市民会館 小ホール 18時? 第3報 鉄路に 生きる

29日 出向攻撃粉砕・動労千葉支援 8・29総決起集会 千葉市中央公園 18時?

きると思うのか。「風呂に入って家へ帰ってゆつくり休む」以外に眠れるような心理状態になれると思っっているのか。

ある職制が休めというから、本人が七時頃、乗務員詰所で休んでいたら（眠っていたのではない）八時には、また別の職制が呼び出しに来て、十二時半まで取り調べたではないか。

職制の責任逃れ以外に、どうしても当日取り調

べなければならぬ理由が何かあるのか。
われわれは、斉藤や河野の責任逃れのために非人間的扱いを受けることを断固拒否しなければならぬ。そして、自分の組合員がこのように扱われているのに、当局に対し、何の抗議もしない御用組合・鉄産労を糾弾しなければならぬ。