



開始当初から、管理者も含めて、訓練のやり方に問題があると、声があがっている状況だった。このような現場声が支社にあがっていない訳はない。

当 相談があつたという事は聞いていない。訓練の計画は指導助役会議で現場の声を聞いて決めている。

組 現場では、当初「見学だけだから」という認識だったことは明らかであり、行かされた者が帰ってきて、さらに問題になっている。訓練の在り方を問題視する声が支社にあがっていないはずはない。

当 ……

組 現場の声が支社に届いていないとしたらより問題だ。この訓練をめぐってどのような問題がだされたのかの経緯については、再調査して回答せよ。

## 「法規遵守」の姿勢そのものを 欠落させてしまつたJR当局

さらに、運輸部長が、「『まずいのは』という声は支社内では聞かれなかった」という、ウソのマスコミ発表を行なったことに関しては、「計画をつくった場面では考えもしなかったというのが実態だった」という回答であつた。これも、前述のとおり、現場で当初から、疑問の声がでていたことを見れば、明らかにウソである。しかし、この点についても、より重視しなければならぬことは、「法規」の遵守という、鉄道の運行・安全の確保にとって、最も重

当 それについては再調査する。

組 実際、気動車と電車では、ブレーキの取扱は全く違うし「信号線路」は同じなどという回答もおかしい、久留里線は通票だし、訓練が行なわれたのは一度も運転したこともない線区だ。

当 たしかに設備は違う。

組 しかも、行方助役は指導担当者としては不適格だ。東金線など一度も運転した経験はないではないか。

当 いや、甲種電気車の資格をもっているということでは……。

組 免許だけ持つていれば誰でもいいということか。

当 いや、線路等当該線区を熟知している者ということでは……。

組 そう言いながら、一度も当該線区を運転したこともない助役が脇につくなど、計画事態が極めて異常だ。

要かつ基本的な視点が会社ぐるみ失われてしまつていふことである。経営のトップがこのような姿勢だからこそ、列車指令が、平気で「赤でも行け」と指示するなどいふことが続出するのである。要するに、組合潰しのみにかまけてきたこの間の異常な労務対策優先政策が、ついにここまで行き着いてしまつていふということだ。この点についてのやりとりは次のとおりであつた。

組 安全上問題はないと考えたと言うが、鉄道を動かす以上何をさておいても、規定や省令等に

適合しているかどうか、ということから全てが始まるはずではないか。そのような視点が全く無くなつてしまつていふこと自身が問題だ。最も上の定めである省令に違反して、「安全上問題ない」などと言えるのか。

当 鉄道運転規則があり、それに基づいて運心ができている。免許に関しては、鉄道運転規則とは別の定めになっている。

組 今だにそのような回答をしているという事は、起こしたことを何一つ深刻に受けとめていないということだ。

当 鉄道運転規則とは違うということを言つただけで、……。

組 支社がそのような姿勢だから、現場の指導助役が、「線見は最低五回」という運輸省の指導事項も知らず、一度計画して発表した線見の訓練計画をたてなおさざるを得なくなつたりといふことが起きるのだ。

当 ……

組 現場では、団臨仕業などで初めて現場に入るのも、いきなり本務につかして、ハンドルを握らせても、指導員がつけばいいのだというよいなやり方までやられている。

当(運輸部) 線見をやつた上で指導員が乗っているのではないのか、……?

当(勤労) 団臨等の現実はそのだと思つている。何故そうかについては別途回答したい。

組 とにかく、当初から現場で問題視されており、組合も七月二十八日に団交で指摘し、その後別な件で「無資格運転」が社会問題となり、さらに十一月二四日に正式に申し入れを行なつているにもかかわらず、省令違反だという認識にも至らないなど、根本的な姿勢がおかしくなつてしまつていふことだ。

当 安全のためと思つて計画したことが、結果としては省令に違反してしまつた。真摯にとらえ返し深く反省している。不誠実団交と言われるが、団交に誠実に臨む構えは今後も変わらない

