



# 月刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)  
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番  
(公) 043 (222) 7207 番

26.3.5 No. 4372

# トEXに影響を与えたら 「処分」が重くなる!?

## 今分三秒の 早発で罰出!

二月三日、銚子支部A君に対し、「(昨年)二月三日、空港第二ビル駅において一分三〇秒の早発事故を起こした」とを理由として、訓告処分がされた。しかし、この処分をめぐる団体交渉において、「NEXに影響を与えた場合は処分が重くなる」という、とんでもない「見解」が示された。

### NEXを臨停させたから訓告?

当 Aさんは、一七一八F列車に乗務中、空港第二ビル駅において、時刻確認をせず、一分三〇秒列車を早発させたことにより六人のお客様が同列車に乗れず、その救済措置として後続のNEXを佐倉駅に臨時停車し、お客様を降車させるなどの措置をとった。これによって訓告とした。

### 組 処分通知には、NEXが云々という理由は書かれてないですね。

当 はい。  
組 確かに早発したことは事実だが、再発しないように注意を喚起するという処分の趣旨からすれば訓告というのは重すぎるのではないか。われわ

れは、今回の処分には、NEXに影響を与えたということが加味されていると考えているがどうか。

当 量定の部分で、お客さまに与えた影響、今回のように商品価値の高い列車を臨停させたということを勘案したという事は確かにある。

組 NEXを佐倉に臨停させたと言っているが、ドア扱い等行なったというようには聞いていない。

当 その辺、どのような取り扱いをしたのかは、申し訳ないが今判らない。

### 「処分」の客観性はどこへ?

組 NEXという商品価値の高い列車に影響を与えたことだが、二つの矛盾・疑問があり、見解を聞きたい。

ひとつは、処分というのは、自分の責任においてやってしまったミスなり、事象なりに対して行なわれるべきものであり、今回の場合それはわずか一分三〇秒の早発ということだ。全く影響がでない場

合もあれば、できる場合もあるが、運転士の責任としては、早発したという事象以外を問うことはできないはずだ。

もうひとつは、NEXという商品価値の高い列車に影響を与えたことを問題にしているが、そうならば、同じ運転士でも、成田線を担当している区のみは、常に処分が重くなるということだ。同じ早発でも、停車駅通過でも内房線では嚴重注意や処分無し、成田線では訓告では、処分の客観性が失われることになる。

NEXを在来線を使って走らせることを判断したのも、当日NEXを臨停させることを判断したのも会社側だ。与えた影響ということを使うのなら、その部分の責任は、会社が負うべきではないか。

組 組合が主張することも分かるが、例えば、停車駅通過でも、すぐ後続列車があった場合とか、色々ケースがあり与えた影響ということとらえている。

### 組 冗談ではない。早発事故を起し、救済措置をした後続列車が、たまたまNEXだったから訓告で、各駅停車だったら問題はなかったのか。それではNEXルートを運転する運転士は常に処分が重くなるということだ。先ほど指摘した二つの点についてはつきりと回答してほしい。

当 「たまたまNEXだったから」「成田線の場合は処分が

重くなるのか」と言われるが結果として与えた影響ということも、処分の判断に含めざるを得ない。発車時刻を確認してもらいたい。

組 問題をぐらかさないので欲しい。時刻確認をするしないを議論しているのではない。今回の早発でNEXが救済措置に使ったことにより、処分が重くなったことが問題だと指摘している。

### そもそも列車設定自体に問題が

そもそも、今回の早発事故の原因は列車設定そのものにある。千葉支社は、成田空港駅発車時刻を毎時〇〇分とすることにこだわっている。実際は、一日五本が〇〇分発車ではないことからすれば、それ自体ほとんど意味のない主張だが、一七一八F列車は一七時〇〇分に発車し、次の空港第二ビル駅で二分三〇秒も停車するといういびつな設定になっている。成田空港駅発車を一〇二分遅くすれば、今回のような勘違いは未然に防止できる。団交ではこの点も追及した。しかし千葉支社は、「発車時刻を確認すれば問題ない」という頑なな対応を繰り返すのみであった。対策ひとつとろうとせず、NEXに影響を与えたと云っては、処分するようなやり方は絶対認められない。千葉支社は、直ちに処分を撤回せよ!