



日刊 動力労働千葉

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)

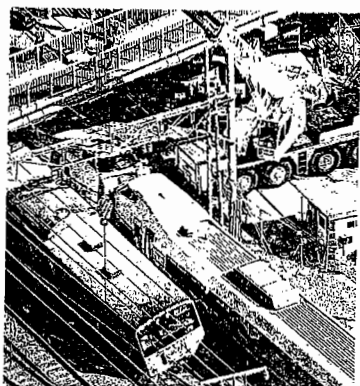
電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.5.15 No.4785

「運転席から退場命令」!?

運転席から退場命令

読売新聞記事を弾劾する



昨年10月、大月駅構内で起きたスーパー急行と回送列車との衝突脱線騒動。事故原因は運転士の番号見落としと判明した

JR東日本

適性なし「温情排す」再教育復帰路線を転換

「JR東日本が、運転士のミスに“レッドカード”を出すようになった。以前なら再教育で復帰させる場合もあったが、停車位置をオーバーランといったミスでも、繰り返せば「適性なし」として配置転換するようになった。こうした「永久退場」処分は職場に緊張をもたらしているという」

「松田社長は、大月駅事故後間もなく「運転士とし

「読売」の記事

5月12日付の読売新聞は、「重大過失やミス連発 運転席から退場命令 JR東日本」「適性なし」温情排す」「再教育・復帰路線を転換」などと題する八段抜きの記事を掲載した。記事の主旨は次のようなものだ。

「JR東日本が、運転士のミスに“レッドカード”を出すようになった。以前なら再教育で復帰させる場合もあったが、停車位置をオーバーランといったミスでも、繰り返せば「適性なし」として配置転換するようになった。こうした「永久退場」処分は職場に緊張をもたらしているという」

「松田社長は、大月駅事故後間もなく「運転士とし

デマ記事弾劾!

われわれは、この読売新聞の記事を怒りを込めて弾劾する。また、記事のなかに述べられている「松田社長の発言」「全社に行なった指示」なるものが真実であるとするならば、断じてこれを許すことはできない。そもそも、この記事では、「運転席から退場命令」なるJR東日本の新たな「決定」が「職場

の適性のない人間は断固として運転台から降ろせ」との指示を全社に流した。「停車駅通過」「信号見落とし」などのミスを重ねたから、運転業務とは関係ない部署に配置転換することを決めた。ミスが大きいと判断されたら一回で転換だ」

「あこがれて運転士になった本人たちの希望や「専門的な技能集団」というプライドが、社内に温情主義を生む元になっていったという。大月事故以前でも重大な事故では配転していたが、停車位置のオーバーランといったミスについては、再教育したら現場に復帰させていた」「サツカーなら退場になっても何試合か出場停止になるだけだが、同社の運転士には復帰の道はなくなったかっこうだ」

「松田社長は「冷酷に運転士の資格を見極めることが必要だと考えた。再訓練して運転台に戻してやる」というムードは、完全に社内からは払しょくされた」と話している」

に緊張感をもたらしている」と述べられ、また松田社長の発言として、「「運転台に戻してやる」というムードは完全に社内から払しょくされた」と話している」などと書かれているが、このような決定・指示がなされたことなど、現場では全く報告も説明もされていない。当局も「これまでのスタンスは何ら変わっていない」と述べている。松田社長が何をどう述べたのかその真意は別として、この記事はそれ自体デマである。

真偽を明らかに

われわれは、運転士への責任の転嫁を断じて許さない! われわれは、読売新聞のデマ記事を弾劾し、ここに述べられた松田社長発言の真偽・真意を質し、運転保安確立のために全力をあげて闘いぬく決意である。

「松田社長発言」

しかしその一方で、4月8日付のサンケイ新聞でも、「定例記者会見での松田社長の発言」として、「適性ない運転士は電車から降ろす! 配置転換で事故防止へ」と題された同主旨の小さな記事が掲載されている事実がある。つまり、松田社長が、このような発言を新聞記者に行なっていることも、ほぼ事実だということだ。

運転士をターゲットにしたこのような発言は、会社としての指導責任や、技術力の養成・継承のあり方のもつ問題点、安全の確保よりも動労千葉や国労つぶしの労務政策を優先させる経営姿勢そのものの問題点等、本質的な問題に煙幕を張り、自らの責任を回避して、一切の犠牲を運転士におしつけようとするものに他ならない。

記事には、松田社長の発言として、「「専門的な技能集団」というプライドが温情主義を生む元になっていた」「冷酷に運転士の資質を見極めることが必要だと考えた」と述べられているが、もしこの発言が真実であるとすれば事は重大である。

そもそも、現在JRが抱える根本的な問題は、労務政策に憂身をやつすあまり、「専門的な技能集団」というプライドの欠けらも持ち合わせない管理者層をばう大に生みだし、会社の組織そのもの、安全を守り列車を動かす仕組み自体が崩壊してしまっていることにある。列車整理すらできない管理者、スジも引けない管理者、規程や規則の知識すら持ち合わせない管理者がどれだけの数いることか。

「冷酷に」運転士に対応する前に、このような管理者こそ責任をとるべきである。そもそも、「温情主義」なるものに浴していたのはJR東労組の運転士だけではないか。それこそ、動労千葉や国労の組合員は、配転されたり回しにされ、塩漬けにされて、これ以上はないというほどに冷酷に扱われた。しかしそれは、安全を守るためには断じてなく、組合つぶしのためにはであった。

われわれは、運転士への責任の転嫁を断じて許さない! われわれは、読売新聞のデマ記事を弾劾し、ここに述べられた松田社長発言の真偽・真意を質し、運転保安確立のために全力をあげて闘いぬく決意である。