

BC本人訴訟！ 中嶋助役！法廷での証言待ってます！！

会社による不当なボーナスカットを許さず、3名の組合員が会社を被告として提訴し、今年4月10日の前田さんの「第1回本人訴訟」を皮切りに、12月12日の竹本さんの「第4回本人訴訟」まですでに一人4回の裁判が開催されました。

しかし、いずれも、会社はボーナスカットの証拠は何も明らかにしていません。日頃、会社も口に出している「5W1H」をまずは、会社自ら明らかにし、それを裏付ける事実・証拠を原告本人に説明すべきです。

以下は、原告前田さんに対して会社が出してきた裁判資料の抽象的な「非違行為」とやらの一部の主張と原告前田さんの主張です。

(被告会社の主張)

(2) 事象No.2

平成24年10月12日5時43分頃、1700A列車に運転士として乗務していた原告は、東京第二車両所にて、運転整備時、列車番号設定の時期を誤ったため、添乗していた管理者から注意指導を受けた。

(3) 事象No.3

平成24年10月12日5時48分頃、1700A列車に運転士として乗務していた原告は、東京第二車両所にて、運転整備時、車内移動の際に、消火器の封印確認を失念したため、添乗していた管理者から注意指導を受けた。

(原告前田さんの主張)

「(2) 事象No.2」について

この1700A列車は、東京第二車両所から早朝に発車する回送列車であり、これまで管理者による添乗などなかった列車だったため、原告は事実関係について鮮明に記憶が存在している。

すなわち、注意指導したとする管理者は中嶋助役であり、原告が～「時期を誤った」非違行為だと主張している。しかし、仮に100項目以上ある作業手順の1ヶ所が例え逆になったとしても、運転整備には全く支障はなく、そのことが安全上瑕疵のある行為とは言えない。

「(3) 事象No.3」について

～この事象を注意指導したとする管理者も中嶋助役であるが～前記「(2) 事象No.2」で被告は、原告が「運転整備、列車番号の設定を誤った」のは～5時43分頃だとし、そして「車内移動の際に、消火器の封印確認を失念した」のが、同日5時48分頃だと主張する。しかし、列車番号設定の時期は運転整備の初期であり、その運転整備には5分以上の時間を要する。その後車内に移動することから時間的な経過から考えても、被告が主張する時刻に原告に対して同じ管理者が注意指導することなど不可能と言える

【シリーズ BC 本人訴訟 中嶋助役編！】

