

B11編成パンタグラフの動作異常を

コーベルワイヤー取付け不良=ヒューマンエラーとして

社員に責任転嫁するのは何故？

9月総点呼で田中所長は「車両のプロとして責任ある仕事をしてください」と、まだまだ暑い日が続く中、日夜現場で汗して働く社員を愚弄するような発言をしました。「不断の修練」を社員に言う前に部下（管理者）修練を問題にすべきではないでしょうか？！

1月29日の舟体落下は、管理者が見守る中で舟体取替作業を行ったにも関わらず、ボルト自体を取り付けていなかったとしてヒューマンエラーとされてしまった事象ですが、大阪仕業検査車両所の管理者は、これをきっかけに舟体取替・天井管・ベローズ付きバネ交換作業の訓練を社員に教育・指導できるように行ったと言っています。

そして、社員に天井管とコーベルワイヤーのボルト取り付け部分のみの隙間管理を含めた舟体取替作業訓練を行ってきました。その直後、8月24日の仕業検査担当者は、管理者直伝のベローズ付バネ取替作業を管理者が見守る中で、指導された通りに十分注意をして作業を完了させたのです。

それを、事象が発生してから管理者は「仕業の人ならすべて知っているはず」とか「聞かなかったから言わなかった」と管理者の発言とは思えないようなことを平気で言っているのです。そのことは、これまで指導してきた現場管理者が、一様に、「覗き込んでの隙間管理」自体を知らなかったと自ら暴露していることから言えるのです。

それが証拠に、天井管と見えない部分のコーベルワイヤーをわざと接触させて取り付けしたモデルで再訓練を始めたのです。山崎科長は、ここでも隙間管理について「均等な隙間管理を！」と好き勝手なことを言っています。均等な隙間管理が必要ならば、隙間ゲージを予め準備すべきです。奥の目視検査しづらい部分の隙間を目視でどう均等に調整しろというのでしょうか！天井管とコーベルワイヤーが接触していないことを目視で確認するのが精一杯な個所にもかかわらず！だからこそ、再訓練では、コーベルワイヤーを締め付けた際に、スリ板体をボルト締めする前に持ち上げ確認して引っ掛かり異常を感触で確認する訓練を追加で教育訓練しているのです。ちなみに、大阪修繕車両所の訓練では、構造と持ち上げ確認時の異常については指導されていたそうです。

これからは、山崎科長から「質問がなかったから…」と言われることのないように、初めての作業に限らず、どしどし何でも管理者に質問しましょう！質問しても「俺は知らん！」と逃げるような管理者も中にはいますが、管理者が答えられなかったら「修練不足」ですよ！はっきり言っていきましょう。