

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 92 2011. 01. 24.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

## 半年経っても慣れない文書類に四苦八苦！！

昨年7月下旬、臨時修繕作業用チェックシート(多種類化)・締結部品持出表(ボルト・ナット等)などが制定され、修繕作業に関して提出する書面類が増やされから約半年が経ちました。

修繕作業の現場では、半年も経ったのでチェックシートを初めてとした書面類にも慣れ、安全で快適な車両を送り出すためのツール(会社・管理者が言う保証書)として大いに活用しているのが当然ですが、現実はどうでしょうか！？

残念ながら、大いに活用どころか作業の度にチェックシートを始め、報告書で報告の必要のないような報告書まで提出を求められることが多く、書面類の作成に追われています。また、最近では作業分担表が変わったこともあり、以前以上に出勤の度に増えたり、変わったりするチェックシートや書面類に四苦八苦しているのが現状ではないでしょうか。

## チェック漏れを起こし易いチェックシートの方が問題では！？

先日、夜勤で行った台車交換作業のチェックシート上で、BCコック関係のチェック漏れが翌日朝の科長チェックで発見され、作業確認者と複数の管理者で着発線に停車中の車両の10号車床下まで確認に行くということがありました。(勿論、車両側のチェックは完璧にされていました)

このことに対して社員の間では「着発線で床下を・・・いくら見張りを付けても危険ではないか」「どうしても確認というならどこかの庫に入れるべき」「仮に発車していた場合はどうなるのか・・・」「チェック項目が多すぎて、漏れることもあるだろう」等々の声が上がっています。

このことは、半年経った今もチェックシートに慣れていない修繕作業の現場の現状を物語っているのではないのでしょうか。

チェックシートを確認する流れは、確認者が対面チェックしたチェックシートを作業責任者・修繕班長・修繕助役と多数の人が確認して科長のチェックと進むはずで、**修繕助役**を含め多数の人が確認してしてもチェック漏れが見つからなかったことは、単に**確認者のチェック漏れが問題**というより、**確認者がチェック漏れを起こし易いチェックシートの方に問題**があるのではないかと思います。

合わせて、使わない時も必要とされる締結部品持出表など、**必要以上と思える書面類の作成に追われていることも問題**だと思えます。

皆さんどう思いますか、現場の声で働きやすい職場を創りましょう！！