

検査周期延伸に向けた 「地ならし」か？！

現場の作業者の作業密度は増すばかり！！

9月20日に『軸箱磁気栓検査の特交検時の施工部位変更について』という掲示が貼り出されました。9月24日以降、N700系（G・X）編成については今まで4交目から7交目にかけて4回に分けて1台車ずつ「磁気栓検査」を行っていたものを、3交目から10交目の8回に分けて「磁気栓検査」を行うというものです。700系（C）編成についても2回に1回、1両ずつ施工していたものを毎回違う車両にまたがって1台車分ずつやることになります。

1回に行う「磁気栓検査」の作業量は減るものの、これまでの倍の回数「資材」にシールワッシャーを受けに行ったり、ビニール手袋を着けての油作業をやることとなります。「施工部位のまちがいが増えるかも」というリスクも高まるのに、なぜこのような変更を行うのでしょうか？！

最近、中央締結ブレーキディスクの導入や「さまざまな節約」のおかげでライニング取替作業などが増えています。さらに、もし交番検査の検査周期延伸が実施されるとただでさえ作業の多い中今までの1.5倍から2倍（3万キロから4.5万キロ～6万キロに回帰キロ延伸を想定）の消耗品取替の作業が増えることとなります。そうなった時に「磁気栓検査」のある交検施工時に大幅な作業遅れが出ないように「作業量の地ならし」をしようというのが今回の「変更」の目的ではないでしょうか。

社員の皆さん！

今回の「磁気栓検査の変更」や会社が今年度中にもやりたいとしている「交番検査周期延伸」は『安全最優先』でしょうか？！