

## 乗務員にばかり厳しく言うな！ 管理者だってこんなにミスするのに！

### 『管理者の現車訓練における失態』

7月5日、大阪第一車両所基地内において訓練中の車両が、手歯止めを破損して03停止信号に侵入するという事故が発生しました。

新人運転士の実習中においては本来、電車が起動しないよう実習中には切っておかなければならなかった「総括制御1」NFB（ノーフューズブレーカー）を訓練担当の指導助役が切り忘れたのが原因でした。

幸い、この事故による怪我人等はありませんでした。

これまで、乗務員が事故やミスが発生させたときの掲示の内容は、当該乗務員の責任と反省を追求する内容を問う内容が書かれて職場の社員に知らされてきました。しかし、当該の指導助役が所属する大阪第一運輸所の職場では、この事故に関しての掲示が出されましたが、「力行回路が構成されたため…」と、第三者的な表現をしているだけで、当事者の責任を問うような内容では決してありませんでした。

「責任追及よりも原因究明」という観点においては、責任追及がされていない掲示内容ですが、乗務員と管理者とを差別した掲示内容で終わってしまうことには疑問と問題を明らかにしていかなければなりません。

### 『管理者の技能確認における失態』

さて、乗務員の皆さんが、通常の業務に加え、「技能確認」「知識確認」「運転士のシミュレータ確認」において肉体的、精神的にストレスやプレッシャーを感じている最中に、管理者の技能確認は極めて形式的にこっそり行われているようです。

先日、大二運K指導助役が技能確認を行った際に、70信号と120信号の両方で「頭打ち」をしたというもっばらの噂です。

これまでも管理者の技能確認における失態はよく耳にしていますが、今も後を絶ちません。乗務員は些細なミスでも管理者から注意され、その後の「呼び出し」でその事象に対して追求と叱責されます。

このK指導助役も添乗時、事ある度に運転士に対して執拗に叱責してきました。しかし、本人が試されたときは所詮その程度のもの、乗務員に偉そうに言う資格なしです。ちなみにこの技能確認でK指導助役は合格したのでしょうか？（採点する側も同じ指導助役で何でもありとは分かりつつも、今年のちょうど同じ頃、大二運N指導助役（現専任社員）が「手歯止め割損事故」を起こしたときの対応がまさにその象徴だったことは皆さん記憶にあることでしょうか！）他にも「運転指令券の様式変更」も担当者は明確に周知するべきですが、一切ないまの変更でした。

些細な事を含めて、管理者の失態をあげればキリがありませんが、「人間は本来ミスを犯す動物」といわれるように仕事にもミスは付きものです。

だから、管理者自らの失態は棚に上げて、乗務員だけ「責任追及」するのは許せません！

ユニオン役員よ！管理者の言動を批判すれば必ずかばう「管理者もユニオン組合員だと」  
しかし、ユニオン組合員は同調しない！些細なミスでせつかく専任社員の道を歩みかけた人に対して、退職まで追い込んだのもまた、ユニオン組合員である管理者だから！！