

分会情報

J R 東海 労 大 阪 仕 業 検 査 車 両 所 分 会

No. 4 0 2 0 1 1 . 1 1 . 2

発 行 責 任 者 柿 本 克 彦

編 集 責 任 者 教 宣 部

まだ、まだある！こんなことで書 かせるの？なぜ、書かせるの？ 「時系列等報告書」！？

ケース 1

10月13日、庫3番線で仕業検査を行っていたところ、隣の庫4番線で乗務員が⑩号車で運転整備中、海側側引戸が開いているのを認め、たまたま庫3番線⑩号車にいた仕業担当者に声をかけました。⑩号車仕業担当者は①号車仕業担当者に連絡し、①号車仕業担当者は乗務員と連絡を取り合い、庫4番線の電車の車掌スイッチを扱い、ドアを閉めました。その後、電車は無事出庫していきました。しかし、会社はこの事象について「時系列等報告書」を書くよう命じたのです。

仕業担当者は出庫時間もあり、乗務員のことも考え、安全も考慮するため乗務員と連絡を取りながらドア扱いしたのです。この件について管理者に口頭で何度も説明をし、理解しているにも関わらず「時系列等報告書」を書けと言ってくるのです。担当者は「現場社員の協力で無事出庫できたのに書けと言われるとは思わなかった」と憤慨しています。

ケース 2

10月19日、仕業担当者は⑩号車に積み込んであった電車の部品を会社の指示で電車から降ろしました。しかし、その部品を修繕が取り付けようとしたところ一部破損していたというのです。仕業担当者にどのように降ろしたのか「時系列等報告書」を書くよう命じてきたのです。

仕業担当者は納得がいかず、現状の写真を見せてもらいました。そこで部品が梱包されているシートに破れ等がなく、降ろした時に破損したのではないことを確認したうえで、ただ二名がかかえて部品を降ろした旨を報告書に書きました。担当者は「最初から犯人扱いだ！だれかを犯人にしなければならぬのかな」と憤りを感じました。

この二つのケースとも管理者に口頭で説明をし、理解をしてもらっているにもかかわらず、「時系列等報告書」を書くよう命じているのです。書くこと事態がプレッシャーになっている事がわからないのでしょうか。仕業検査業務で神経を使っているのにこんなことで報告書を書かせることはヒューマンエラーを起こす原因になります。

私達はこのことを「安全上問題あり」とし、闘っていきます。