

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報
No. 67 2010. 09. 01.
発行責任者 坂東 貞男
編集責任者 教 宣 部

チェックシートに準じた作業を完璧に実施！

Point66で、8月25日にB11編成のパンタグラフに不具合があったのにもかかわらず運行を優先した会社の安全に対する姿勢に問題があると伝えましたが、今回は具体的なパンタグラフの不具合について、分かる範囲で明らかにしていきます。

この問題が発生したB11編成は、8月24日に大阪仕業検査車両所において仕業検査を実施し、その仕業検査時で5号車・12号車共に舟体の動きが不自然だったことから調査し、ベロー付きバネの異常を認めため、ベロー付きバネの交換を実施しています。仕業検査においてのベロー付きバネの交換については、1月29日の停電事故を受け、最近になって直営で交換するようになったもので、訓練も最近受けたばかりの作業だったそうです。

従って、作業した社員は訓練通り、チェックシートに準じて慎重に作業したそうです。また、経験の少ない作業ということで担当助役も見守っていたそうです。従って、会社・管理者の指示通りにチェックシートに準じた作業を完璧に実施し、何も問題など発生するはずがないのです。

しかし、パンタグラフに不具合が！何故？

ところが当該B11編成12号車のパンタグラフに不具合が発生したのです。具体的には、舟体内部にあるコーベルワイヤーを取り付ける際の問題だそうで、チェックシートには「天井管とコーベルワイヤーとの間に均等な隙間があるか」とある箇所の問題だったそうです。

実際に作業した社員は、ドライバーを使うなどしてチェックシート通りに隙間が均等になるように注意して作業したそうですが、現実にはコーベルワイヤーの見えにくい奥の方で支障があったそうです。そのためにコーベルワイヤー部分で干渉していたために舟体の動きに異常を発生させたのが今回の事象です。(チェックシートには奥まで見るように指示されていないし、舟体の動きを確認するようにも指示はされていない)

大阪修繕車両所の山本検修科長は「チェックシートは品質保証書」と会社掲示で社員を啓蒙していますが、現実にはチェックシート通りにやっても今回の事態を招いたのです。従って、とても品質保証書にはなり得ないと思います。現在、修繕車両所の現場では、日々チェックシートや報告書に追われ、実際の修繕作業以上に社員に負担を強いているというのが現実で問題があると思います。

私たち大阪修繕車両所分会はチェックシートを否定はしませんが、現在のチェックシートが安全のために万能であるかのごとく信仰するような会社姿勢は問題であり、社員が作業に集中できるようにチェックシートの簡略化や省略を実施し、必要以上に負担をかけないようにするべきだと思います。