

JR東海労なごや

2009年9月19日 No. 784号
JR 東海 労 名古屋 地方本部
発行者： 丹 羽 成 生
編集者： 堀 部 肇

地本申し入れシリーズ 8

なんで、こんなに規程類の見直しがあるの？

今、運転職場では月に2回も3回も規程の改正が行われています。

会社は運転上のミスなどがあると、現状に見合ったものにするためと言って対策を行います。この対策が規程類を見直しとなっています。

《JR東海誌より抜粋》

……ルールも設備や環境の変化などで現状と乖離が生じるから、現状を把握し必要によりルールを見直し、安全レベルの向上に努めることも大切。……ルールは整備し続ける必要があり、関係する規程類は繰り返し理解を深めることが大切。

ーこれでは現場は大変だ！ー

見直しに対しては幾つかの問題がある！

- ①事故・ミスの原因に対する真の対策ではなく、確認を増やすことのみが対策になっています。
- ②先輩達が長い歴史の中で経験から作ってきた基本動作などが、ひとつの事柄で簡単に変わられています。場当たりの対策には新たな危険が生じます。
- ③発車時の連鎖扱いが何回も変わりました。基本が何度も変わっていいのでしょうか。
- ④ドア扱い、停止位置を行きすぎたときの取り扱いなどは1年の間に何回も扱いが変更になりました。これでは異常時の対応に混乱が生じると思います。

ある職場では・・・

神領車両区構内で分割作業の時、入換信号機を行き過ぎたという事象に対して、作業基準が「○標、2m手前に停車」「ATSを入れたまま誘導」に変更になりました。

作業基準を変更するより「○標」を2m手前に移動すれば済むことです。また、誘導されるときATSを「切」とするのは、運転士作業基準に書かれています。その時々で入れる、入れないでは混乱を招き新たなミスも予測されます。

発車時の連鎖扱い「ワンマン列車ドア扱いの変更」は、具体的な理由の説明もないまま変更の強要があり、これに従わなかったとして組合員が「うどん屋」へ不当配転させられました。私たちは不当配転に対して裁判で闘っています。

運転士作業基準

【ATS電源スイッチの扱い】第362
入換信号機及び誘導信号機によらないで車両入れ換えを行うときは、ATS電源スイッチを「切」とする。

私たちは、小手先の対策や規程の見直しをやめるように申し入れを行いました。

業務委員会で会社は「必要な対策は実施する。」と言うのみで、現場社員の混乱と不安には何も対策しないのが会社の現状であります。