

## 社員にだけ責任を押し付けるな！！ 会社の掲げる「ヒューマンエラー・ゼロ活動」は管理者の自己保身！

2010年8月23日 8時43分頃、東京車両所第二検修庫2番線において構内操縦担当者は、着発8番線にC42編成を入換しようとして起動させたが、庫から出たところで停止しました。これは「列車との打ち合わせ」や「入換三原則」を行わないままに起動し03信号を受信し停止したものでした。

この事象に対し修繕車両所の管理者は、構内操縦担当者に再三にわたる事情聴取と休みの日にも呼びつけて事情聴取を行い、挙句の果ては始末書を書かないと「反省しているとは見られない」と始末書の強要を行ったそうです。

しかし、会社はこの事象に対して構内操縦者全員に事実を知らせることなく用紙を渡され、「機器開放」「電気機器」「VCB」「ユニット表示灯」各点灯「ブザー鳴動」となっていれば運転できるか？というような用紙が配られたようであります。

そのことは、今までにない事象だと言うことで管理者は急遽このような質問を社員にしてきたのでは・・・？

会社は、なぜその操縦担当者がこのような事象を起こしたのかを社員全員に知らせるべきです。そのこと抜きに「03信号侵入」「列車との打ち合わせ」「入換三原則」失念と当該社員に責任だけを取らせることは「ヒューマンエラー・ゼロ活動」をいくら呼び掛けてもだめだと思います。

なぜ、このような事象が起きたのか！庫出しをおこなおうとしたC42編成は、前日の作業でどうだったのか？修繕班で調査修繕を行ったときはどのような事象だったのか？その時の作業者は、東京仕業車両所の当直と列車当直に連絡していると言っています。どこでその連絡が抜け落ちたのでしょうか。やはり三車両所にしたことが大きな原因の要素があるのだと思います。

「機器開放」「電気機器」「VCB」「ユニット表示灯」各点灯「ブザー鳴動」となっていれば誰だってあわてるのはあたりまえ！

毎日、車両に乗って運転している社員がそのようにあわてたのです。管理者も添乗だけでなく一人で乗ってみては！ 気温や体調や周りの環境によってもヒューマンエラーを起こすのが人間です。そのことに対し「責任や対策」をいくらとってもいくら考えても、「ヒューマンエラー」を起こす時があることを私たちは知るべきです。会社の「責任追及」や「日勤教育」では、事故はなくなるらないのです。

**私たちJR東海労は会社の「責任追及」「日勤教育」を許さず、**

**本当の原因究明を行うことを要求する！**