

かべ新聞

第11号

2010年
1月19日

J R 東海労働組合
新幹線地方本部
東京車両所分会

またもや連絡ミス!? とんだお粗末さ!

昨年の暮れに起きた停電事故（架線・き電停止）は、記憶に新しいことです。事故の詳細も発表せず、うやむやにしていることこそ異常であり、臭いものには蓋をしようとする体質がそこにはあります。

その舌の根も乾かないうちに、またしても・・・!

1月16日（土）朝8時頃の出来事だ。第二検修庫2番線に突如『進路構成』がされた。『モニター』を見ていた一人が不思議がる。「なぜ!？」慌てたのは外勤室にいた皆である。悪いことに2番線の扉は閉めている。このままでは大事故に繋がる! **大慌てで庫2番線の大扉を開けたのであった!!**

通常、列車報（所報）変更や緊急連絡などは、検修当直から列車扱所、そして当該の外勤に連絡が入る。そこで変更となった『入換作業や修繕内容が知らされる』と共に、入換計画表（通称“ウナギ”）で変更点を書き添えられ、FAXで届く事になっている。

『検修当直』といえば、車両所を機能させる中枢機関である。当然、管理者も業務に従事している。ましてや『連絡の徹底!』『基本動作の励行!』などは、点呼時のKY等で執拗以上に喚呼が行なわれ『事故や怪我をしない! 起こさせない!』ために自分自身が行なっている! **管理者は『現場社員だけが行えばよい!』とでも思っているのではないのでしょうか?!**「忙しいから」を理由に連絡を忘れてしまっただけでは本末転倒である。検修当直の管理者は、いったい何をしているのか!!

管理者は毎日毎日、日課の如く仕業検査の『標準化が個々人に浸透しているか!』を確認しに来ます。作業者の後ろに張り付いて『手順はよいか! 喚呼は一字一句間違いないか!』をチェックしているのです。「言いまわしが違う! 喚呼の順番が違う!」と言って注意します。その現場管理者の報告で『ボーナスカット』された社員が多数いるのだ! そんなことに、血眼になっている暇があるなら本来業務の『連絡』をまずしっかりやる事が前提だ!

今回の事象を契機に『セキュリティ強化』をする資金を『設備面の充実!』に回した方が有効である。

例えば、『扉が閉まっていたら、進路構成できないシステム』『第三者が危険と感じたら緊急停止できるシステム』等々。まだ他にも直さなくてはいけない箇所が多数あります。

しかし、残念ながら会社の対策としては『**体制が整うまで交検線以外の番線は「扉を閉めてはならない!」**』と決まったようですか?!

これから寒さが冷え込んでいく時期なのに、庫の扉も閉められないとは、何ともお寒い限りです。

私たちは、このような現場作業をも無視した対策など反対であり、作業環境改善のため会社に訴えて行きます。

働きやすい職場環境をつくっていくために共に闘っていきましょう!!