

# 点検ハンマー

第5号 発行日 2010年 2月17日 発 責 石尾 光春・編 集 地本車技常任委員会

## 管理者の連絡ミスで、現場は混乱！

最近の助役の連絡ミスなどをまとめてみました。

★ 12月10日 連絡もなく第一検修庫、第二検修庫が突然き電停止に。送電再開の連絡もなかった。原因は電力所と仕業検査車両所の連絡体制の悪さ。

★1月3日 第二検修庫仕業でN7編成 14号車 No3GBリード線の不良が発見されたが、助役の対応・指示が的確さを欠き、作業が二転三転。

さらに、移動禁が解除されて、電車が庫から出て行ってから東修両・修繕班がGB状態の確認をしにくるが、仕業車両所当直は修繕班への出勤要請はしていなかった。一步間違えば傷害事故につながる事象であるが、「指示者は不明」で終わっている！

★1月16日 7時40分頃、Z12編成をATC故障で急遽第二検修庫2番線に入れることになり、構内操縦が入換えをするが、大扉が閉まっていた。外勤には電話連絡も「入換計画表」の変更もなかった。

★1月20日 交検三班、Z43編成を使用しての模擬交検で、車体傾斜試験時に傾いた車両がパン点検台設備に接触する恐れがあるために、車傾試験は中止となる。

★1月29日 第二検修庫 22時頃、C54編成が6番線に、22時30分頃、J33編成が3番線に急遽入換、外勤には全く連絡なし！

★2月12日 深夜の構内き電停止があるにも関わらず、Pan上げ留置のままの車両があり、当直に問合せると「空Pan指示を出し忘れていた！」。

★2月13日 17時頃、第二検修庫の庫6番線にJ48編成が入ることになっていたがC40編成が入線。外勤が当直に問いただすと、「忙しくて連絡をするのを忘れていた！」。

年末年始輸送点検で藤村技術本部長が、「新幹線、在来線の乗車率は昨年と比べて落ちているが、一喜一憂することなく、こんな時期は腰を落として『安全』を取り組もう」との訓示とは程遠い状況にあります。

本当にわが社は「鉄道会社か？」と疑いたくなります。

ある助役は「まだ車両所組織改正に慣れてないから…」と言いますが、果たしてそうなのでしょうか？

松本社長は2月15日の記者会見で、先日の停電事故について「ベテラン社員の初歩的ミス・それをチェックできなかったことは大きな問題」その対策として「部品数を管理したり作業記録を残したりする」と言っていました。そんな問題ではないと思いますが、皆さんはどう思いますか？