

点検ハンマー

第4号 発行日 2010年 2月16日 発 責 石尾 光春・編 集 地本車技常任委員会

架線切断停電事故を担当者 だけの責任にするな！！

1月29日に発生したJ48編成による補助張架線切断事故で新聞など報道では『30年のベテラン、10年、3年の3人の作業ミス』とありますが、今回の問題が発生して初めて、シングルアームPanの構造・取り替え方を知ったという方もいるかと思います。車両所で、Pan舟体の取り替えができる人は何人いるのでしょうか？ 仕業や交検の一部の社員しかできないのではないかと疑問がわいてきます。

JR東海の『ベテラン』とは何なのでしょう？ ベテランと言われる社員のミスが増えている傾向があるのではないかと危惧しています。私達は、事故や車両故障が発生する度に業務委員会でも追求してきましたが、会社は常に『関係者には周知徹底している』と故障内容を社員に教え共有化するのではなく、むしろ逆に社員に知らせない。知られると困る！という姿勢です。

『お前たちは標準化さえやっていれば良いんだ！』このような会社の姿勢が『技術力の継承』とは唱えながらも逆に、車両所の総合力としての技術力の低下を招いているのではないのでしょうか？ ……

担当した3名はこれまでに舟体を取り替えたことがあったのだろうか？無かったとしたらどうだろうか？そうだとすれば教育・養成に問題はなかったのだろうか？会社は、事故発生の翌日から担当した3名の社員に事情聴取を行い勤務から外して修繕班とは別に「日勤」としています。

そもそも舟体取替え作業のチェックシートはなかったということです。会社は様々な作業において、チェックシートや作業分担表は必ず出せと執拗に言ってきているのではないのでしょうか。チェックシートがないのは誰の責任でしょうか？

会社はこの間、事故やミスがあると「基本作業が確実に実施されていたら起こらなかった」として社員に全責任を押し付けてきています。対策は「上意下達」で、構造的検証、背後要因の解決による再発防止という観点からは程遠いものとなっています。

昨年7月1日に車両所の「組織改正」が行われて以降職場ではいろいろと問題が発生しています。修繕車両所では出勤遅延問題による管理者のパワハラ、仕業車両所では「入換計画表」や「作業指示書」をめぐるトラブル、管理者の連絡ミス、連絡もなく庫に電車が入ってくる等々、今回の停電事故は今までの多くの問題が積み重なって起きた事故だといえるのではないのでしょうか？皆さんはどう思いますか？

先日3名の方は会社から「就業制限」を通告されました。会社は担当者だけに責任を押し付けるな！！