

かべ新聞

2010年 2月16日
第27号

JR東海労新幹線地本

長期日勤と過酷な処分での乗り切りを許すな！ 当該社員を直ちに本来業務に戻せ！

1月29日発生した停電事故について、「舟体取替えの際にボルトを付け忘れた初歩的ミス」「部品の数量管理や作業記録を改善し再発防止に努める」とマスコミに発表しました。それを受けたマスコミは、『初歩的ミス』『ベテラン社員も見逃す』と大々的に発表しました。職場では連日点呼で「事故原因は社員に全責任がある」とばかりに伝え、作業を担当した当該社員3名に対して長期の「日勤」勤務を強いています。さらに、2月15日より3名の姿が職場にいない状況になっています。

検修職場で働く全社員の皆さんに訴えます！

今回の事故は、作業をした当該社員の責任として、長期日勤と過酷な処分だけで乗り切りをはかろうとしている会社の姿勢を許してはいけません！

「ボルトを付け忘れた社員は、3年と10年程度の経験しかない若手と中堅だった。確認役の車両技術主任は約30年の経験を持つベテランだった」と不名誉なレッテルを貼られマスコミに報道されました。しかし、会社が認めているように「舟体の取替えは、年に2回、3回程度で極めてまれな作業である。マニュアルもなくチェック項目も部品の数量も確認していない」というものです。そもそも舟体の取替えを経験した社員は、ごく少数しかいないのです。だからこそ管理者が立ち会って作業をおこなったのです。この管理者が立ち会ったというマスコミ報道は全くなされていません。

この間、会社は標準化と称して基本マニュアルがすべてとして社員に張り付き監視を徹底しポ一ナスカットまでしてきたのです。これだけマニュアルが全ての会社で、マニュアルがなかったで済まされるのでしょうか。

無意味な転勤施策の犠牲者ではないのか！

さらに、不名誉なレッテルを貼られている「約30年の経験を持つベテラン」と称される社員は、実は浜松工場から2年ほど前に東京の車両所に転勤してきたのです。もともとは工場独特の台車や電気機器箱等の専門的なプロとしての仕事の経験が長く、現在の業務自体は2年程度しか経験していないのです。浜松工場から転勤して、今まで一切経験したことの無い新幹線車両検査業務（臨時検査・交番検査・仕業検査）をわずか1ヶ月ぐらいの現場研修で、修繕業務の作業責任者となっているという実態です。検修・検査業務は、基礎力はもとより、長年の経験に基づいた感や蓄積された技術力等によってはじめて新幹線開業以来の安全を守ってきたといっても過言ではありません。今回の事故は、会社のいうマニュアル管理を優先しすぎたことと、職場社員の安全教育・研修や多くの安全問題に対する声や警告を一切無視して、安全より労務管理を優先してきた結果といえます。より本質的にいえば、事故の原因究明が社員への責任追及一辺倒の必然的な帰結です。私たちJR東海労は、当該社員の早期本来業務復帰のために断固闘います！！

当該社員への過酷な処分での責任転嫁はやめろ！

今こそ「責任追及から原因究明へ」の職場風土構築に向けて共に闘いましょう！