

点検ハンマー

第6号 発行日 2010年 3月2日 発 責 石尾 光春・編 集 地本車技常任委員会

責任追及から原因究明へ！

JR東海は2月26日、J48による補助吊架線切断事故の関係者の処分（2月23日付）を発表しました。新幹線鉄道事業本部長が1ヶ月の減給（10%）、新幹線鉄道事業本部車両部長、同じく車両部検修課長、東京修繕車両所助役の3人が訓告、東京修繕車両所長、同じく検修科長の2人が戒告、作業にあたった3人は出勤停止5日の処分と3月9日付けで関連会社へ配置転換というものでした。

テレビの時代劇ならば遠山の金さんよろしく『対策も立て、これにて一件落着！』となるのでしょうか、私たち労働組合、同じ検修業務に携わる者として、処分が出たことで『一件落着』で良いのでしょうか？

作業をした方は「職場の皆さんにも迷惑をかけて申し訳ない」と深く反省をしていると聞きます。マスコミが伝えているように、反省をしている3人を関連会社に配置転換させることが本当に、JR東海にとってベスト！なことなのでしょうか？

むしろ3人の方には、今回の苦い教訓を今後の検修業務と後輩の指導に活かしてもらうべきためにも現場で頑張ってもらうことがベストなのではないのでしょうか？

処分が「トカゲのシippo切り」であってはならない！ 対策が「ボルトの数が一目でわかる容器」と「チェックシートの導入」では余りにも鉄道会社として情けないと言えませんか？

点検と称する管理者の張付きが作業ミスを誘発させている！

管理者に、標準化の点検と称して後ろに付かれると「何か言われるのではないかと気になり作業に集中できない」と多くの社員が言っています。また、何か重大なミスをする関連会社に出向！がJR東海のルールのようになっています。

社員に常に監視されているという恐怖心を植え付けてミスをさせないようにする。それでもミスをした者は『見せしめに…』を労働組合が黙認してはいけません。

人は誰でもミスをするものです。問題はそのミスが何故起こったのか、どこに問題があったのかを原因究明し、教訓化しなければ真の再発防止には繋がらないのです。

今回の事故の本当の原因はどこにあるのか、背後要因には何があったのか？ 私たちが本当に取らなければならない対策とは何か？ 各自が「ベテラン」としての誇りを持っているのか？もし持てないなら何故か？等を考える時が来たと思えるのですが、皆さんはどう考えますか？

作業員の3名を現場から放逐して「一件落着」とするな！！