

# 指示した管理者と 立ち会った管理者の責任は

N 1 6

2 0 1 0 . 2 . 1 8

J R 東海 労 東 二 運 分 会

## 車掌のみなさん

架線切断事故でお客様に大変なご迷惑をおかけし、当然と言え場当然ですが車掌は車内で大変な苦勞をしたことは記憶に新しいところで、その苦勞の多くは、事故現場の状況が指令からの伝達よりも、お客様の方が正確？ に把握されていたことや、「復旧見通し」が出てからあまりにも時間がたち過ぎていたことからだったかもしれません。

ところで、事故原因は舟体の取り付けボルト未締結にあったこととされています。確かにこれが直接の原因かもしれません。取り替え作業をした3人は現在、懲戒処分待ちの就業制限中で自宅待機をしているようです。

しかし、なぜ3人だけなのでしょう？ 仕業検査にも修繕班の作業にも管理者がついていたと聞いています。管理者の責任は問われないのでしょくか。 かなり古い話ですがこんな話がありました。

0系の時代で運転所と車掌所が別で、かつ車掌が応急処置を担当しだした頃の話です。車両故障が発生し、不慣れな車掌が配電盤で4次切換の処置をすることになりました。たまたま？ 添乗していた指導助役が立ち会って非常灯で手元を照らし、動作を1つ1つ確認喚呼しながら処置をしたそうです。

ところが、処置が完全でなかったため電車は加速せず、やむなく三島打ち切りとなってしまいました。このときの車掌は、3日間の日勤のあげく戒告処分を受けることになってしまいました。後日の苦情処理会議で「助役が立ち会って一緒に処置をした」と言ったところ、幹鉄事は「サポートで照らしていただけ」、と言ったそうです。

まさか、今回の事故に関して、作業に立ち会った管理者も同じ理由で3人とは別になっているのではないでしょうね。気にかかります。

別件ですが三島と言えばこれも0系の時の話ですが、いわゆるジャンプ台で列車を止める時に、まだ列車が動いている（停止前）のにハンドルを抜き取り、停止位置にピタッと止めて得意顔の運転士がいました。この応急処置立ち会いの助役も、得意顔の運転士も現在指導助役として私たちに指導中です。 オ～怖ッツ ちくりの C D 頑爺