

## 「管理監督責任」とはなにか

### 全ての所員のみなさん そして 他所のみなさん

架線切断事故に関して会社が2月26日、「関東運輸局への報告書の提出および関係者の処分について」をホームページで公表しました。

この中で事故原因を「パンタグラフ舟体・上枠取り付けボルトの締結失念」とし、再発防止対策は「部品の数量管理、作業記録の改良の対策を関係社員に徹底し、再発防止に万全を期しているところだ」となっています。処分は、「管理監督責任」として常務取締役 新幹線鉄道事業本部長の月額報酬の減給など6人と「ボルト締結失念」として担当した3人の出勤停止を含めた9人となっています。また新聞によれば3人は東海交通機械に3月9日付けで出向です。またまた、二重の処分です。

内容を見る限りでは、担当した社員の作業ミス＝「ボルト締結失念」として処分理由を具体的に前面に出し、そのうえで3人に対する処分を重くして乗り切ろうというものでしかありません。しかし、「管理監督責任」とは一体何なのかが全く具体的に示されていません。

管理監督に責任があったというのであれば、むしろ3人は管理監督の無責任さによって作業ミスを誘発させられたのであり、管理監督責任の放棄による犠牲者です。その意味で、管理監督者こそ出勤停止であり出向に値すると断言できます。会社は、会社が認める、管理監督責任とは何かを明らかにする義務と責任があります。

## 事故原因は 無責任な「管理監督責任」

車両所では作業の標準化を徹底し、取り外しや取り付け合いマーク入れとチェックシート記入、手の上げ下げをも基本動作化しています。基本動作通りに作業をやれば間違えない、と言いきっています。これでは百万個の基本動作を書いた資料を配れば事故は起きないこととなります。起こしたくないが起きる、ヒューマンエラーを一切認めない体制は運輸所と同じです。これでは安全・安定・無事故は確保できません。

この様な管理監督では、一番大事な、手落ちがあった時に手落ちを発見できません。絵に描いたような押しつけの基本動作では事故はなくせません。架線切断事故の最大の原因は、無責任な管理監督責任です。