

# 分会情報

J R 東海 労 大 阪 仕 業 検 査 車 両 所 分 会  
No. 1 8                      2 0 1 0 . 9 . 1 7  
発 行 責 任 者                      柿 本 克 彦  
編 集 責 任 者                      教 宣 部

## 標準化にないチェックの強要は何故！！

### 「管理者の責任逃れと目標管理達成のための労務管理の強化を許すな！」

大阪仕業検査車両所では9月9日から、8月25日のパンタグラフコーベルワイヤー「取り付け不良」と、9月1日のATC記録器紙押さえレバーの復位失念をきっかけにして、ヒューマンエラー・ゼロ活動に取り組んでいる最中に再びヒューマンエラーが発生したことは、決められたことをやれない、守れない社員がいるというのは残念だとして、3点の作業について徹底するので理解して作業にあたるようにと「周知文」を読み上げています。

①ATC記録器スナップスイッチONと紙押さえレバー上位置の確認を、2項目をまとめてチェックする人が見受けられるので、ひとつひとつ対面で確認してチェックする本来のチェックを行うこと。

②屋根上パンタ関係のチェックの意識あるチェックということで、一連のパンタグラフの作業が終了してから5項目まとめてチェックしてもらっていますが、この時、チェック表を折りたたんだまま、チェック欄だけを見てチェックしている人も見受けられますが、これは、広げて項目が見えるようにして確認対象物を指差して再確認してからチェック用紙にレ点を入れること。

③休憩をはさんで仕業検査を途中中断する場合、A担当は屋根上のみ、B担当とC担当は側点検のみで中断すると思いますが、この場合、A担当の方でATCチャートを休憩前に確認する人がいるようですが、手順書通り休憩後、反対側の運転台で仕業検査中にATCチャートを確認すること。

以上の3点を点呼で周知しています。

B11編成のパンタグラフの動作不良の問題と紙押さえレバーの復位失念の問題は、明らかに違うにもかかわらず、ヒューマンエラーで一まとめにして、B11編成のパンタグラフ動作不良の事象での会社の責任を問題をもうやむやにし、すべては社員の側に問題があるかのようにして労務管理の強化を進めようとする何ものでもありません。

私たちは、そういう会社の狙いを明らかにしながら、さらにB11編成のパンタグラフの問題を明らかにしつつ、新横浜駅で異常を認めながら岡山駅まで営業運転を行った事こそ大問題であることをも暴露して、会社の安全軽視の姿勢を労働組合として質して行かなければなりません。