

分会情報

J R 東海 労 大 阪 仕 業 検 査 車 両 所 分 会

No.192 2018. 2. 5

発行責任者 松本 幸一

編集責任者 教 宣 部

重大インシデントも全く、教訓化無し！！

いまだに改善されない、連絡体制！！

平成 30 (2018) 年がはじまって早くも一月が過ぎました。

この短い期間に明らかになっただけで、大阪仕業検査車両所に関する 2 件の連絡のミスが発生しています。

1 月 14 日。よく冷え込んだ朝、架線への着氷霜によるパンタグラフ損傷を避けるために実施されているノッチ制限をして運行すべき列車を、指令がノッチ制限の指令情報を出すのを忘れてました。指令情報がないことに気づいた担当運転士は指令に「ノッチ制限しなくても良いのか」旨の問い合わせまでしたにも関わらず、指令はノッチ制限なしで走行させ、新神戸駅付近に取り付けられている監視カメラがパンタグラフの異常を示したため新大阪で運転打ち切り、車両を交換したそうです。結局、大阪仕業検査車両所で溶損のためパンタグラフの舟体を交換したそうです。

1 月 23 日に東京交番検査車両所で交番検査を行った車両 (X29) を、交番検査を行った当日のうちに仕業検査を行わせました。

上位検査である交番検査施工後の車両を仕業検査させる事は過去に記憶がありません。

このことに気づいた関連会社の方からの指摘を受け、JR 直営社員が当日、担当の中村仕業助役に確認しましたが、中村助役は「確認したところ指令からの連絡はありませんでした」旨の回答でした。また、「23 日の日報には X29 は交番検査を行うとなっているが、されていない事もあるのではないか」とも話していました。

しかし、実際に X29 の仕業検査を行った社員の話によると、交番検査をやったばかりである事がチェックから感じ取れたそうです。

翌日、別の社員に話を聞くと、その社員は「指令が連絡を忘れたのではないか」旨を話していましたが、「指令は全く無駄な作業をさせている」とも話していました。

会社は、私たちがどんなに些細事であろうと、ミスをすれば容赦なく責任追及を仕掛けてきます。会社の連絡ミスは表に出てきません。

なぜ、これほど連絡体制がうまくいかないのでしょうか？

なぜ、現場からの質問に回答がないのでしょうか？

新幹線台車亀裂事故の場合でもわかるように現場の声をまったく聴かない体制があります！ 私たちはこのような体制では安全は守れないと考えます！！