

# 分会情報

J R 東海労大阪仕業検査車両所分会

No.66 2012.12.1

発行責任者 柿本 克彦

編集責任者 教 宣 部

## 何でもかんでも「時系列等報告書」強要!

すべての責任は会社管理者の教育不足と責任逃れ!

こんなことで時系列等報告書を書く必要があるのか!!

11月19日、仕業検査において(Z25編成1号車、No2)貫通扉不具合の申告があり、仕業検査中廻りが検査したところ、貫通扉の吊り駒が外れていることが判明しました。そこで、中廻り担当者とSEK(D担当)の二人で列車案内情報装置カバーを取り外しましたが、仕業終了時間が迫ってきたため申告手配を要請しました。

申告班が吊り駒を復位し、列車案内情報装置カバーを取り付けようとしたときになかなか取り付けが困難で、誤って列車案内情報装置の液晶パネルを破損してしまいました。

急遽、列車案内情報装置の取り替え作業を行うことになり、作業現場には当直(島田助役・広瀬助役)と仕業担当の田中助役が立ち会い無事取り替え作業を行いました。

しかし、会社は翌朝になって犯人捜しのように、昨日の列車案内情報装置カバー取り付け時に液晶パネルを破損したことについて作業担当者3名に時系列等報告書を強要してきたのです。担当者は、「管理者立ち会いでの作業だから書く必要はない」と抗議しましたが、一向に聞く耳をもたず、ただただ書け!というだけでした。

### J48編成のパンタグラフ破損事故の教訓が生かされていない会社!

会社は、Z編成導入時、わたしたち社員に対し教育と称して数分間の概要説明しか行ってきませんでした。また社員が質問を行っても一切答えてこなかったのです。Z編成導入後、様々な不具合が発生しています。管理者に適切な指示を問うても、「俺は知らん!」と平気でというような管理者が居るなかで、その都度、社員は手探り状態でなんとか不具合を修繕してきているのが現実です。

今回のZ編成列車案内情報装置とカバー取り付け作業にしても、列車案内情報装置を支えるフックも違えば、列車案内情報装置カバーの取り付け方も中間車両と1号車・16号車ではまったく違うということです。そのことを誰一人として知らなかったということです。この責任はすべて会社にあることはいうまでもありません。

平成22年1月29日、J48編成12号車パンタグラフ破損事故は舟体取り替え時、管理者が立ち会っていないながら、その作業を全く行っていない社員にさせたということです。その教訓がまったく生かされていません。現在N700A編成が導入され、仕業検査を行っています。会社は車両の概要を説明しただけで教育と称しています。現段階では、また同じような事象は必ず起こります。会社は今回の事象を真摯に受け止め、十分な教育・訓練を行うべきです!!