

JR東日本が電車の検査修繕職場の合理化を提案

安全は誰のため

仕業検査の委託で安全が脅かされる理由

電車の仕業検査は6日以内に行う定期検査で、屋根のパンタグラフや台車などの下回り、ブレーキやドアの開閉など、安全運転に必要な項目と空調やサービス機器などの確認・点検を行います。

仕業検査は区所で交番検査作業、機動班作業等を経験した上で、電車の専門的知識や検査修繕の知識を有する者が仕業検査業務に就いています。



仕業検査のマニュアル化の問題

誰にでも出来るように作業はマニュアル化され、長年培った経験で故障を予測することが難しくなります。

引き取り検査省略で仕業検査が形がい化

電車の点検は在視(状態を目視で確認)がほとんどです。しかし、故障を未然に防ぐためには臭いや音、触感など目に見えない部分が重要になります。

点検項目を書面(チェックシート)で事務的に行うようになった場合、点検が簡素化されて、仕業検査が形だけのものになってしまう恐れがあります。

検査周期の延伸でさらなる人減らしの問題

仕業検査は48時間(2日)以内から72時間(3日)以内、2001年からは144時間(6日)以内にと、検査周期が延びています。

その都度、職場の合理化と人減らしが行われてきました。今後、新しい電車の導入を理由にさらに検査周期が延びる恐れがあります。

労働強化・作業の安全の問題

仕業検査は電車区や車両センターに電車を取り込んで、おもに日中の点検作業になっています。そのため、電車は半日又は1日使えません。

仕業検査が委託会社に一任されると、電車の運用効率を優先して一日の運行が終わって、夜区所に収容した後の仕業検査が日常化する可能性があります。作業員にとって、深夜労働の強化、暗い場所での点検で作業の安全さえも確保されなくなります。

提案では、仕業検査業務が完全に委託化されます。委託されても車両の安全性は確保されるのでしょうか。国民・利用者の信頼に応えるためにも、直営での検査・修繕が求められます。

国労東日本本部