



千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043(222)7207 番

93.5.31 No. 3800

5月21日申32号(車軸落下事故)で団交!

ひとつ間違えば死傷者が!!

あまりにもズサンな安全管理体制の実態!

五月二一日、習志野電車区で発生したクレーンワイヤーの切断による車軸落下事故(四月二六日発生)について、団体交渉が行われた。団交では、あまりにもズサンな安全管理の実態と事故後も真剣に安全対策を行おうとしない当局の姿勢が明らかとなった。

組 今回の事故は、死傷者が発生する等の重大事には至らなかったが、起こったことの内容からすれば、運がよかつただけのことであり、組合としては重視している。特に安全管理上何処かに欠陥があつたのではないかと考えている。切れたワイヤーは、最大重量何トンの加重に耐えられる規格だったのか。

当 車軸重量は約一・六トンだが、切断加重はその七・八倍あつた。二本のワイヤーで釣るのでさらにその二倍ということになる。

組 (計算上約二五トン)使用限度の最大加重は何トンなのか。

当 加重の四〜五倍の強度があれば良いと定められている。十分な強度があつたということであれば、何らかの理由で劣化していたことになるが経年は何年であつたのか。

当 経年は判らない。ただ、購入は昭和五五年から六〇年の間に思われる。

組 経年すら判らないような安全管理に問題があると考えるが、耐用年数は決められていないのか。

当 耐用年数は特に定められていない。

組 定められている、いないに係わらず、劣化したり金属疲労を起したりするものである以上、一定の耐用年数はあるはずだ。会社としてどのように判断していたのか。

当 特に耐用年数は定めていない。省令で定められているのも月例の目視検査だけである。省令での定めは、大枠だけであり、通常、省令の上に、目視検査する場合の点検項目はしかじかの点であるとか、耐用年数は何年とするとかは会社として規程がなければいけないはずではないか。

当 全部の規程は調べていないので判らないが、省令に基づいたものだけでやっている。

組 各区の内規にも定めはないのか。

当 内規も、クレーン・玉掛けについては、高さ二mを基準として作業することなど、取り扱いに関する事しか決めていない。

組 今回の場合約四mの高さから落下したと聞いているが、

これ以上の効率化は認めないと 言ったのは誰だ!

JR東労組「時短」で裏切り覚書

労働時間短縮に関する覚書(第2次)

労働時間の短縮について、これまでの経過を踏まえ、「労働時間短縮に関する覚書(平成3年4月12日交換)」に示されている目標の一層の深度化、及び当面の目標の繰上げ実施を以下のように行うこととする。

- 労働時間の短縮にあたっては、健全で安定した経営基盤の確立が図られることが必須の要件であり、このため、労使は一致協力して、効率化・機械化・システム化などを進める等、総合的な経営改革に取り組むこととする。
- これらの基本認識の下、労働条件総体の観点から経営の改善等を勘案しつつ、年間総労働時間1,800時間(加算平均)を目標とし、当面の目標として、1990年度(平成5年度)の内容を定める。
- 平成5年度においては、前項の目標に基づき労働時間短縮を行う。

平成5年4月20日

東日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員長 松崎 明
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 住田 正二

既報のとおり、JR東日本は、四月二一日、「第二次時短」について提案をおこなった。今秋ダイ改での実施に向けて、今後組合要求に基づいて団体交渉が行われることになる。

ところが、JR東労組はこの「時短」について、提案前日の四月二〇日、自ら申し出て、「裏切り覚書」を当局と交わしているのである。その第一項は、「時短」の前提として、「労使は一致協力して、効率化・機械化・システム化などを進める等、総合的な経営改革に取り組む」というものだ。つまり今以上の合理化・労働強化の推進を自ら申し出たのだ。

この間、東労・松崎は、組合員の前では、いたる所で「これ以上の効率化は認めない」等々吹いて回っていた。しかし、当局に対しては、一八〇度逆に効率化・合理化の推進を申し出ているのだ。組合員をベテンにかけて当局と手を結んでいるのである。労働者の改善に対しても西日本や九州では「反対」のポーズをとりながら、東日本では絶対に反対の声を上げない。これが松崎・JR東労のやり方だ。「裏切り覚書」を許すな!

どうしてそのようなことになったのか。

当 三軸を作業場へ運んだときに車両が入ってきてしまったため車両の上を越そうとした

以前は前日に移動していた

車軸交換作業が・・・

組 そもそも作業計画は、どうなっていたのか。

当 作業計画としては、四軸運んだ上で車両が入ってくる計画だった。

組 そうすると、作業計画のミスということか。当日の経過としては、車軸の移動が予定より時間がかかってしまったからなのか。それとも車両が入ってくるのが予定より早かったのか。

当 時間的な経過は調べていないから判らない。ただ、車両が入ってくる時間をはっきり特定するのは難しい。

組 以前は、車軸交換があるときは、前日のうちに移動しておいた。少なくとも四mの高さから落下するようなことはなかったはずだ。

当 作業場に高所作業台をつけたため、狭くなったため、当日移動している。

組 車軸交換がある日は、高所作業台は使用しないはずで、前日に車軸を移動することができないはずはない。

当 絶対にできないということはないと思うが、今後そのようなことも含め検討したい。

いつのまにか注意喚起さえ、行なわれなくなってしまうた

組 また、かつては、クレーンを使用する場合は、フエを吹いて注意喚起を行っていたがいつのまにかやらなくなってしまうている。どうしてか。

内規上はどうなっているのか。確かに私がやっていたときもフエを吹いていた……。内規の定めは、今持っていないので判らない。声を掛け合っていて、ということは書いてあると思うが。

あいまいな安全対策！安全はどうなってしまうのか？

組 基本的なことが全てあいまいなままではないか。今回の事故を重視してはいないのでないか。ひとつ間違えば死者が出ていた事故だ。重大な事故が発生したという認識がないのではないのか。

安全管理の面でも、作業手順の面でも極めてズサンと言えない。

当 対策としては、今後ワイヤーが切れないようにする部分と、万一切れても大きな事故にしないという部分とがある。作業的な面についても、もう一度原点に戻って見なおす必要があると考えている。(技研での)調査結果ができれば、

何年で交換する等のことも考えていきたい。

組 ワイヤー自身の検査については、技研で調査中ということと判るが、現場での安全管理や作業手順上何か問題点はなかったのか、という事については一切回答がない。あいまいなまま、どう考えているのかが見えてこない。

「安全管理上特に問題があったとは認識していない」？

当 今日、緊急対策として、ワイヤーの一点検等を行ったことを回答した。安全管理上特に問題があったとは認識していない。

作業上の問題は、現場でも安全ミーティングを行った。たりして対策をとっている。

組 平気で安全管理上問題はなかったなどと言う姿勢は、到底承認できない。また、安全の問題については、精神的な確認ではだめなはずだ。誰が見ても同じ判断になるように具体的に取り決めなければ意味がない。現場で安全ミーティングを行ったと言うが、事故以降、具体的にどのような確認がされたのか。

当 今は手元に資料がないので判らない。

組 これは、現場だけの問題ではないはずだ。車務課の指導としてやるべきことではないか。今は判らないなどという回答自身問題だ。

当 車務課で八項目に及ぶ通達

を出している。

組 ところで、事故前のワイヤーの検査はいつだったのか。

当 四月六日だ。

組 その検査以降何度目の使用による事故か。

当 調べれば判るが、今は判らない。

組 ワイヤーの一点検を行ったと言うが、どのような検査をやったのか。

当 目視検査だ。

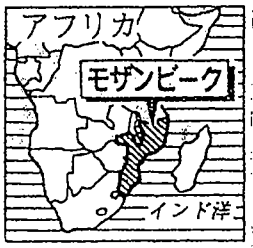
組 目視検査をやっているながら

今回の事故が発生していることを考えれば、それではダメなのではないか。ひっぱり検査を行う等する必要があるのではないか。

当 経年が判らないものは全て交換したし、ワイヤーは規格品なので、だいじょうぶであると考えた。

組 今回は幸運に死傷事故にならなかっただけの話しであり会社側は、もっと真剣に安全対策を考えるべきだ。

カンボジア侵略粉碎！
自衛隊即時撤兵！
小選挙区制粉碎—改憲阻止！

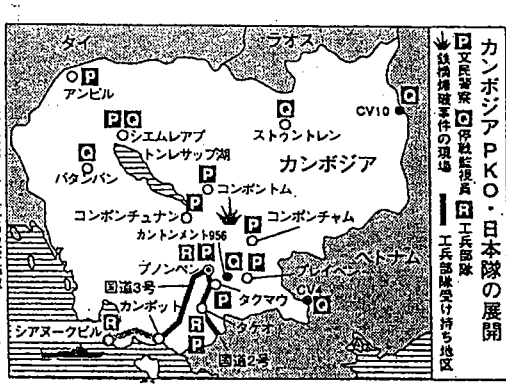


6・13 全国総決起集会

1993年6月13日(日)
東京・渋谷・宮下公園

指定列車。千葉駅五番ホーム
10時23分発、快速逗子行

動労千葉



カンボジアPKO・日本隊の展開
カンボジア国境の状況
カンボジア国境の状況
カンボジア国境の状況