



# 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

94.10.17 No. 4080

## 幕張電車区 傷害事故 原因は効率化! 要員合理化

### 車輪転削業務で指三本を切断!

九月一六日、幕張電車区において、車輪転削業務に従事していた労働千葉組合員が、右手の指三本を切断する傷害事故が発生した。

この傷害事故の真の原因はJR東日本のムチャクチャな要員削減と勤務体制の改悪にある。

この事故以降、当局は事故防止対策として転削機を緊急に停止させるバーを取り付けたのみで、抜本的な対策は一切たてられていない。

#### 要員合理化が最大の問題

幕張電車区の車輪転削業務は昨年七月をもって編成電車を分割せずに車輪転削が出来た新型転削機が導入された。その際効率化と称して、それまで徹夜勤務(出面は三名徹夜勤務)で行っていた車輪転削業務を三名日勤業務体制するとされた。しかし、その時点では、新型転削機がうまく稼働せず七月〜十一月まで二名徹夜勤務一名日勤の要員体制で回し、十二月以降、日勤三名体制となった。

転削業務は昨年六月の要員合理化以前は、三名の徹夜体制の要員で一日当たり約三両の業務量となっていた。合理化後は三

名の日勤体制で同じ両数の業務とされたが、連日のように超勤が発生し、また休日出勤も発生している。つまり作業に余裕がなくなり、超勤・休日勤務前提でなければこなせないような業務体制となってしまうている。

しかも会社は、一日当たりの業務量をさらに増やそうと、当該労働者に圧力をかけていたのだ。現場で働く労働者は、重大事故がいつ発生してもおかしくない労働環境の中へたたき込まれていたのである。

#### スピードアップで転削業務が増大!

転削業務は、何故そのような超勤前提・休日出勤前提の業務体制となってしまったのか。その原因は、このムチャクチャな要員合理化と、JRになつてからの無理な列車のスピードアップにある。

車輪転削は以前は、TC車の転削が圧倒的だった。しかし、現在はM車の車輪の転削も相当増えている。

JR移行後、無理なスピードアップが強行された。その結果現在では、車輪の穴あきが異状ほど大きく、深く入り、発生

数も増えている。その結果、車輪転削の削り代も深く、当然時間がかかるようになり、超勤前提、休日出勤前提の勤務が強制されているのである。

しかも現場当局は、現行体制ですらに転削両数を増やそうとしているのである。

#### 新型車輪転削機導入で、危険が増大!

また、新型車輪転削機の導入以降、当該労働者はその危険性をたびたび訴えている。

以前の車輪転削機は、車輪を削る際発生する削りカスのキリコは細かくパラパラとした形状であった。

しかし、新型転削機では、刃物状につながったキリコが発生し、しかも、削りたてのキリコが真っ赤に熱くなつており、防護用の皮手袋で触っても、皮手袋が焼け切れてしまうほどである。しかも、つながったキリコが車輪面をふさいでしまい、削り面がよく見えなくなるため、時間に追われている労働者は、つい手を出してしまうと現場では指摘している。

新型機導入後、転削業務にあつた労働者の数名が、そのキリコで、指や手に大小の切傷を負っているのである。

幕張電車区では、旧型の車輪転削機を使用している時には傷害事故は皆無であった。

そもそも昨年の新型転削機導入の際、ドイツ製の転削機が導入される予定であった。しかし、ドイツ製の転削機は、「コストが高いこと、セットが面倒であること」などが主張され、国産の転削機に急遽変更された。

導入前に同じ国産転削機が設置されている私鉄会社に見学に行つたとき、私鉄会社の現場の労働者から、「この機械は、キリコがつながつて出てくるので危険だ。」と指摘されたのである。

にも関わらず、何の予防策も講じられなかったことも、今回の事故の重大な要因である。さらに、導入された時点で、同転削機は、調子がかんばしくなく、メーカーを呼ぶこともしほしばあったのである。

自らの安全は、自らの闘いによってしかかちとれない!

今回発生した傷害事故は以上のような会社のムチャクチャな要員合理化と安全無視のスピードアップ等々の複合的要素から発生したのである。

われわれは、今回の傷害事故を教訓化し、「一二月ダイ改」を起点に、転削業務の超勤前提の作業体制の見直し、泊勤務の復活、無理なスピードアップの見直しなどをJR千葉支社に強く要求する。