



# 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

94.11.17 No. 4095

## 区電車張幕 事故傷害 (右手指る本の切断)

# 無<sup>な</sup>理<sup>な</sup>体<sup>な</sup>制<sup>な</sup>が根本原因

動労千葉申第2号(申入書)に対する回答及び見解

平成6年11月4日  
千葉支社

1 重大な傷害事故が発生したことについて、千葉支社の見解を明らかにされたい。  
また、今次傷害事故にふまえ、抜本的な安全対策を講ずる必要があると考えるが、見解を明らかにされたい。

傷害事故については、社員が働く上で決して起きてはならない事柄と認識している。  
なお、今回の傷害事故については、機械運転中は車輪、ローラーなど回転物に触れないことを徹底すること、補助作業台に「回転立入禁止」札を掲出すること更には補助作業台入口に安全バー(バーを上げると機械が自動的に停止する)を設置するなどの対策を講じたところである。

2 幕張電車区の車輪転削業務は、超過勤務が恒常的に発生していることや、車輪配置両数に対する転削機の処理能力を考えると、現行の日勤3名体制では、業務上無理が生じている。従って、従来どおり3名体制に戻すこと。

現行で対応可能と考えている。

3 ヘッドカット工事を行ってから、車輪の摩耗・剥離等が多発し、転削業務が増大している。同工事施工以降、発生している車輪の変摩耗等車輪に与えている影響について明らかにするとともに、全車両をヘッドカット工事以前の状態に戻すこと。

ヘッドカット工事はブレーキライニング及び制輪子の種別の取替え、ブレーキ水平テコの取替え等を行ったものであるが、ヘッドカット工事による車輪に与える影響は現れていないと考えている。

「日刊」でも既報のとおり、九月十六日、幕張電車区で、車輪転削業務中の組合員が右手指三本を切断するという重大な傷害事故が発生した。十一月四日、団体交渉がもたれたが、千葉支社の回答は、ようもしない、開き直りに等しいものであった。

組 組合としては、今回の傷害事故を極めて重大視している。回答は、「回転物に触れないことを徹底する」などと言って済ま

### 連日超勤の無理な体制だった!

【主な交渉の経過】

何ひとつの真剣に検討しない  
千葉支社に強く抗議(11月4日)  
団体交渉

組 冗談ではない。一旦機械を止

### 止めようと思えば止められた?

組 結局、一切の原因は本人が悪

組 フランジの処に黒い影が見えたのでポロ布で拭いたのが原因

組 回転物に手を近付けると巻き込まれるということがある。過去にも常日頃注意を喚起してやらないように指導していた。また、社員自身もそのようなことはやらないということが有機的に結合していくべきだ。

組 回転物に手を近付けると巻き込まれるということがある。過去にも常日頃注意を喚起してやらないように指導していた。また、社員自身もそのようなことはやらないということが有機的に結合していくべきだ。

組 何を言っているのか。指を落とすと思つて手を突つ込む者などいるはずはないではないか。そもそも、車輪転削業務は、以前は泊体制でやっていた作業だ。それを要員削減のために日勤化したことによつて超勤をし

組 原因には色々ある。だいたいよぶだと思つて手を突つ込むこともある。

組 そんなことを聞いていたのでは

組 さつきも言つたように、黒い影があるから見ようとしてポロ布で拭こうとしたということでは

組 そんなことを聞いていたのでは

なければ作業が終わらない実態となつている。ここに根本的な原因があるとは考えないのか。

### 計算上は余裕?

**当** 計算上はそんなに余裕がないとは考えていない。車軸一つに三〇分弱で今十二軸やつているので、計算上は六時間ほどで終わる。仮にキズがあつても一度削るのが四軸あつても七時間で終わる。あくまでも計算上だが、余裕がないとは思わない。

**組** 机上の議論をしているのではない。月の出面二十日ほどのうち、十一日も十四日も超勤をせざるを得ない現実となつているのは事実だ。そもそも、計算上の時間と現実の作業実態がこれほどかけはなれているにも係わらず、それを放置し続けてきたとしたら、それこそ会社側の責任は重大だ。回答書にある「現行で対応可能」などという言い方はあまりにも無責任だ。どのような根拠でこのような回答が書けるのか。

**当** 部分的には色々な車輪があるので、一切超勤が発生しないと言うことは言えない。

**組** そんな極端な議論をしているのではない。なほ議論をずらし、そんな言い方でひらき直るのか。あまりに不誠実だ。

**当** 作業時間を計算して、それにしたがつて要員を配置している。超勤が多く発生していることについては、何らかの原因があるから改善しなければなら

らないとは思っている。

### 泊体制にすべき

**組** 機械が入った当初のように泊の作業体制にすべきだ。一旦日勤で体制を組んだら、いくら超勤が発生しようが、あくまでも日勤だと決めつけるようなやり方にJRの一番悪いところがある。

**当** 業務を遂行する上で必要な体制は会社の責任でつくるべきこととで、現行体制で可能と考へている。しかし、決して超勤が少くないとは思っていない。即体制を変えるところではなく、色々な角度から対策を考えなければいけないと考へている。

**組** 事故から二カ月が経つのに、何一つ抜本的な検討もせず団交に臨もうとするやり方自体が無責任と言う他ない、今回の傷害事故を本当に真剣に考へているとは到底思えない。

**当** 今回の事故は重大なことで考へている。何も検討してこなかったわけではない。もうちょっと検討したい。

### ヘッドカット工事は影響なし?

**組** 現場の感覚としては、車両のヘッドカット工事をしてから、急に車輪が悪くなったと考へている。減流値を上げたり、ブレーキシリンダーのテコ比を上げたりという工事によって、急制

動させるために、車輪に無理がいつていることは間違いない。これが、転削に時間がかかる原因ともなつている。元の状態に戻すべきだ。

**当** ちよつと微妙なところだが、ヘッドカット工事が車輪に与える影響はないと考へている。

**組** どのような根拠でそう言うのか。具体的に明らかにせよ。

**当** 低速度で強いブレーキがかかった方が滑走しやすく、フラットのできる可能性が高い。

**組** あまりに根拠薄弱だ。ヘッドカットをする際に、車両にどのような影響が出るのか、技術的な検討をしたことはあるのか。

**当** しているはずだ。

**組** どこでしたのか。検討結果があるというのなら、具体的にデータを明らかにしてほしい。

**当** 技術研究所やメーカーでしている。データと言つても、車両の規格上問題はない。

**組** 現場で作業している現実は今と違う。国鉄時代からの経緯を見ても、車輪がガタガタになっているなどという議論はしたことがなかった。このような議論になったのはヘッドカット以降だ。少なくとも、この間何度も問題提起しているのだから、実態を調査すべきだ。

**当** 検討する。

**組** 今日の交渉から受けた印象は会社が、今回の傷害事故について、何ひとつ真剣に検討しようともしていないということだ。極めて不誠実な対応と言わざるを得ない。この傷害事故は、

この間JRが強行し続けてきた無謀な要員削減、ヘッドカット等の施策がどこに行き着くかを象徴するものだ。本人の責任に帰してひらき直るようなやり方に対して強く抗議する。

**11-20**

**全国反戦集会**

★11月20日(日) 正午～

★日比谷野外音楽堂

★千葉駅発 10:35(快速)

★ 倒せ! 村山政権

★ 止め! 朝鮮侵略戦争