日刊 動労千葉

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

93.4.30 No. 3786

何故こんなことが!?

―ポイント給油器が建築限界を支障―

数百組が建築限界を支障

四月二一日、千葉支社は、昨年十二月から導入した「新型自動給油器」（レールのポイントに潤滑油を注ぐためのもの）が、建築限界を侵しており、取り外し作業を行なうことを明らかにしてきた。この時に説明があったのは、三七及び四〇Nレール用給油器三一八組。ところが、二六日になって、「五〇Nレール用も一部支障する」として、さらに三百組あまりを取り外すというのである。結局、取り付けた箇所の半数近くが建築限界を支障していたというのだ。

周知のように、三月三〇日、水戸駅構内で、自動給油器の取り付け中に、JRと下請けの労働者三名が死亡するという痛ましい事故が発生している。建築限界支障は、この事故調査のなかで発覚した。

「安全上問題はない」と強弁して駅員に取り付け作業を強行

千葉支社は、昨年十一月、新型自動給油器の導入に関して、旧型の取り外し・新型の取り付け作業を関係各駅員に行なわせるという計画を説明してきた。これに対し動労千葉からは、「運転保安及び障害事故防止の観点から、技術力を有する関係各保線区で行なうよう計画を変更すること」との申し入れを行い、団体交渉が行なわれた。しかし千葉支社は、「簡易な作業であり、必要な教育を行なうので安全上問題はない」として、駅側での作業を強行したのである。結局結果は、動労千葉の主張したとおりとなった。

そもそも保線作業の経験のない駅員が、線路に係わる基準規程を知っているはずもなく、建築限界等の測定も行なわれないまま作業は終了したということである。千葉支社も、建築限界等についての教育は行なわなかったと明言している。

新型給油器の導入を計画し業者に発注する段階、各支社で具体的な取り付けを計画する段階、そして実際に取り付け作業を行い基準規程に係わる検査を行って最終的に作業を終了する段階のすべてで建築限界という初歩的な規程違反がチェックされることもなくまかり通ってしまったのである。信じられないことだ。規程を無視・軽視し、すべてを安易に進めようとするJRの姿勢は、恐るべき結果を招くことになる。

死亡事故が発生してはじめて気がつく!

当局は、水戸駅構内の死亡事故の後、五月一日より、自動給油器を保守作業時に取り扱う必要がある場合の取り扱いを変更することを明らかにしていた。

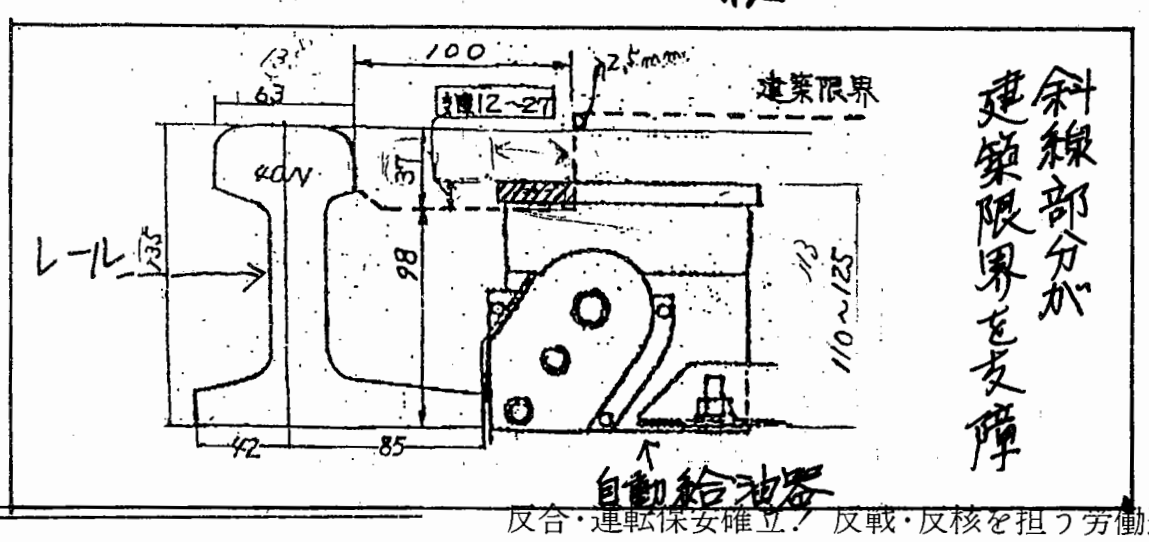
それは、「安全性を考慮して、今まで、取り外しは駅側・取り付けは保守側となっていたものを、全て保守側で行なう」というものであった。そして、この説明があった矢先に建築限界支障事故が発覚したのだ。

しかし、そうだとすれば、新型給油器の導入にあたって、取り外しも取り付けも駅側で行なわせ、それを「安全上問題はない」と強弁したのは一体どのような根拠にもとづくものであったのか！ 結局、その場逃れの詭弁・ペテンに他ならなかったということだ。しかも、今回の事態によって、あわててとり外さなければならないことになると、それすら、「早急に外す必要があるので」ということを口実に、またも駅にやらせるというのだ。

規程と安全を軽視するJR 構造的問題だ!

この間組合側から再三にわたって指摘してきたとおり、この間JRは、規程の遵守や安全・運転保安の確保という、列車運行の根幹をなす問題をないがしろにし続けている。出発が赤でも行けという指令の対応や無資格運転をめぐる問題、駅の夜間無人化にともなう運転保安上の問題、スト立上がりにあたっての点呼の取り扱い等、例を挙げればきりがないほどである。今回の自動給油器導入をめぐる事態も、このような経営姿勢を背景として発生した構造的問題であると断言せざるを得ない。建築限界を侵していたことに関する今回の「説明」のなかでも、何故このような初歩的ミスがチェックされることもなく発生してしまったのか、またその根本的な原因をどのように考えているのかについては、ついに何ひとつ明らかにされなかった。

JRよ、いつまでこのようなことを続けるのか！



斜線部分が建築限界を支障