

東京交番検査車両所で発生した労災

感電事故＝『電撃傷』に対する見解

10月11日、交検作業中に感電事故が発生しました。(労災情報26号参照) 交検7番線C28編成11号車配電盤の『電空変換弁NFB本体のカバービス』が外れて落ちているとの申告がありました。それを受け、特修班が各グループに分かれ1～16号車まで増締を行いました。その際、9号車の102A線にドライバーが触れ、地気し、感電し、配電盤も焼けるという事故となってしまいました。会社は『発生した火花で火傷』と表現していますが、私たちは『電撃による火傷＝電撃傷ではないのか!』との見解です。

では、なぜこのような労災が発生したのか! それは、増締すべき箇所と違った箇所の指示が出たことにあります。本来であれば『NFB本体のカバービス』を増締するところを『NFBの配電盤への取り付け部のビス』を増締した事による感電事故です。

その時の指示はどうだったか? 技術から報告を受けた管理者は、電話で「全部を当たってくれ!」と指示したらしいのですが、この時、指示をした管理者は正確にその箇所を把握していたのでしょうか? 現実に他のグループも感電した箇所と同じ箇所を増締していたことからすると、指示は『NFBの配電盤への取り付けビス』の増締だったのではないのか?!

また、打ち合わせ時点での注意喚起はなかったのだろうか? 確実な作業をするのであれば、外れたビスの現物を打ち合わせに持ってきて見せるとか、各グループの責任者だけでも現車でその箇所を説明する事も可能だったはずです。

『NFBの取り付けビスの増締』という軽作業だという認識であったのかもしれませんが、今回は9号車の作業を行っていた社員が感電してしまいました。他のグループも同じ仕事をしていたのですから、いつ感電してもおかしくない状態だったのです。特に管理者が『誤った指示』を出すことは許されません。

会社は、『前日の作業日誌』を7階に掲示したり、特修班の作業前打ち合わせの前に『重要作業ポイント』等を書かせたりしていますが、本当にそれが対策なのでしょう? 作業前に故障や異常がある部位や状況をしっかりと正確に伝える事が労災事故防止やヒューマンエラー防止につながるのです。

日頃、社員に対しては何かあるとすぐ時系列等報告書を書かせたり、その再発防止のために何らかの対策をやらせたり、バカでかい声で喚呼を強要しても、正確な作業指示がないかぎり確実な作業など出来ないのです。今回不幸にも感電した社員も作業指示通りの作業を行ったのですから、何ら問題はありません。

今回の作業指示の問題を重大に受け止め、安全な職場環境をみんなで作っていきましょう。

2014.10.24

JR東海労東京車両所分会執行委員会