

東海道線作業員の感電事故で業務委員会

# 作業員の責任追及だけでなく 抜本的な安全対策を！

6月17日、地本は4月17日東海道線垂井駅～関ヶ原駅間で発生した作業員の感電事故について「申」第19号で申し入れを行い、会社と業務委員会を行いました。

## 【会社回答】

1. どのような作業をしていたのか明らかにすること。

回答：当日は、東海道線垂井駅から関ヶ原駅間の電柱立替に伴う、き電線の支持替え作業を行っていた。

2. 安全対策はどの様に行われていたのか明らかにすること。

回答：負傷者は絶縁用保護具を着用し、胴綱は電柱、命綱は鋼管ビーム取り付け用バンドに取り付けていた。

3. 列車への影響について明らかにすること。

回答：遅延列車－旅客3本（20分～8分）、貨物1本（58分）。

4. 作業の手順はどの様に行われていたのか明らかにすること。

回答：当日は、腕金取り付け、碍子取り付け（垂井線）、き電線支持替え（垂井線）鋼管ビーム取り付け用バンド取り付け、碍子取り付け（下り線）、き電線支持替え（下り線）の順に施工していた。

5. 今回の事故を教訓に今後はどの様にするのか明らかにすること。

回答：（1）加圧部の防護の徹底（2）作業手順の明確化と作業責任者、作業者への周知徹底（3）安全パトロールによる作業状況の把握

## 【主な議論】

# ゆとりのある作業だったのか！

組合：何名の作業であったのか。

会社：12名体制であった。

組合：どの様な状況で感電したのか。

会社：鋼管ビームに掛けた足に力が掛かったときに体勢がズレて首が加圧部に触れた。

組合：本人の身体の状態は、また後遺症は。

会社：幸い加圧部から電流は身体の表面を流れ、電架柱から地面へとマイナスしたため、後遺症等も無かった。

組合：当日の作業は通常行われる作業なのか。

会社：作業自体は珍しい作業ではない。

組合：事故が昼間帯であった事を考慮すると、頻繁する列車密度の中ゆとりが無かったのではないか。

会社：深夜帯と比べれば当然列車本数は多いが、特に問題があったとは考えていない。

## **作業時は「き電停止」で安全最優先に！**

組合：過去に同じような作業での感電事故はあったか。

会社：このような現場では初めてである。

組合：通常、加圧部の防護は誰が行うのか。

会社：本来は作業員（受傷者）が防護すべきであったが、これを怠った。

組合：何故怠ってしまったのか。他の作業員（責任者）は気が付かなかったのか。

会社：作業にあたっては事前に打ち合わせはしていたが、工事指揮者は意識して見ていなかったと申告している。

組合：単純に感電事故を無くすには「き電停止」で作業すれば良いではないか。

会社：列車運行上、「き電停止」をして行う作業も有れば、活線で行う作業もある。

## **安全対策への投資が疎かになってないか！**

組合：当日の請負会社どこか。会社回答である（１）～（３）の対策は、今まで行われてなかったのか。

会社：新生テクノスである。再度対策を徹底させる。

組合：作業員のみには押しつける対策でしかない。設備、器具などのハード面の追求もすべきである。今後も社員、協力社員のゆとりある安全な作業のため強く申し入れる。

以 上