

2026 年 1 月 28 日 発行
第 27 号

工務部会 こうむ NEWS

J R 東労組（東日本旅客鉄道労働組合）
工 務 部 会
東京都渋谷区千駄ヶ谷 5-24-1
代々木総合事務所 5 階
NTT 03-5315-0941 JR 058-4112
発行人 杉本博輝 発行 編集委員会

臨時 電力関係職場意見交換会 を開催しました！

1 月 16 日早朝、山手線 田町駅構内で発生した停電による輸送障害について、臨時 電力関係職場意見交換会を 1 月 25 日、本部会議室にて開催しました。約 673,000 名に影響を出すなか、昨年 12 月 13 日、東北線 白岡～新白岡間でも同様の事象が発生しており、組合員から様々な視点で今回の事象に至った経緯・復旧対応について議論をおこなってきました。

【組合員から出された意見】

- 今回の事象は、東京 PMO 発注の羽田空港アクセス線に伴う拡幅工事で、タワークレーンを使用した資機材搬入の際に架線に近づくことから、施設系のパートナー会社による検電接地装置を使用した停電作業であった。
- 今回の事象についてほとんどの職場においてメールが送られてきたのみで説明がなかった。
- 東京 PMO が起こした事故だからと会社は見ているのでは？復旧対応したのは電力社員。
- 線路閉鎖手続きは W チェックで行っているが、停電手続きは停電責任者 1 人任せになっている。停電手続きに関しても W チェックで行うべきである。
- 検電接地装置の仕様・緊急時の取り扱いが分からない。そもそも現物を見たことがない。緊急時に取扱うことが出来るのか不安しかない。直轄社員も定期的に訓練をすべきではないか。
- 非常時には、検電接地装置の背面の扉を開ければ当該回線からの切り離しが可能であるが、今回の事象では、山手と京浜用に設置された検電接地装置 2 台が写真を見る限り背合わせになっている、それが当該回線の切り離しに時間を要したのではないか？
- 検電接地装置の経験が浅い人は、作業手順書を作成して対応するべきではないか。
- 3 年に 1 回行っている施設系の停電教育を年 1 回とし、検電接地装置の教育・訓練も行うべき。

工務部会は引き続き、真相の解明と 原因究明に向け取り組んでいきます。