

2026年1月28日発行

第27号

工務部会

こうむ
NEWS

JR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ぬ。そもそも現物を見たことがない。緊急時に取り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て、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。