ŌMIYA NEWS

No.180　2026年3月25日　JR東労組大宮地本

大地申第19号　連続した事故・事象の原因究明により安全第一の企業風土をつくり出す申し入れを提出しました！

2026年2月8日(日)23時16分に宇都宮線の栗橋～間々田変電所間で停電が発生し、確認したところ、古河～野木駅間の架線が断線していることが分かりました。この影響で約17時間にわたり広範囲で運休や運転見合わせが発生し、約19万人に影響が出るなど大規模な輸送障害となりました。

原因として、架線の摩耗基準値を下回る状態のまま張り替えがされなかったことを、2026年2月10日の記者会見にて「人為的ミスの可能性がある」と公表しました。設備職場では、設備の健全性が規程類に基づき適切な状態となっているか、昼夜を問わず設備管理業務に責任感を持って取り組んでいます。また、2024年3月に開催した大地申第18号「『電車線モニタリングの導入エリア拡大について』に関する申し入れ」団体交渉を経て、電気部門では2024年4月より「至近距離検査に伴う高所作業が削減され、従事する社員の安全性が向上する」「現地で検査していた所を、目視と同等の画像データで設備状態を判断・判定できることから、設備管理に集中することができる」との目的から、電車線モニタリングが多頻度線区へ導入されました。

同団体交渉において、導入根拠として「試行を重ねる中で十分な知見が得られた」とされています。しかし、職場からは「トンネル区間や夜間検測時は画像判断が困難」「実務経験を重ねていても人によって見えやすい角度や明るさが異なるため、判定が変わる」「摩耗データの差異や位置ずれが多い」「画像データの更新に時間がかかる」など、精度に対する疑問やシステム環境を懸念する意見が出されました。

それは本来のシステム化の目的は、正しい状態で検査・判断が行われているのか、ヒューマンエラーを削減するための補助機能であり、これらを通じて業務効率向上を図ることがあるべき姿です。このような議論経過を踏まえ、実態としてシステムで抽出できない状態にあり、人間が補完をする形で運用されている「電車線モニタリング」の現実があるにも関わらず、単に人為的ミスに切り縮められて捉えられることは、設備管理に使命感と責任を持って日夜奮闘している組合員・社員のモチベーションを著しく阻害するものであり、断固として認められるものではありません。

事象の原因を究明し、安全・安定輸送に尽力されている職場の声を反映させた対策を構築するとともに、運用している「電車線モニタリング」について、これまでの成果と課題を明確にする必要があります。そして、工務職場の安全の基礎である検査業務に集中して取り組むことができる環境づくりを通じて、技術力と安全性の向上が重要です。本事象を踏まえた対策が、安全・健康・ゆとりあるものとするため下記の通り申し入れを行いました。今後、交渉日程が決まり次第お知らせいたします。

申し入れ項目

1. 2026年2月8日に宇都宮線古河～野木駅間で発生した架線断線事象の原因を明らかにすると共に、対策を示すこと。
2. 「金具モニタリング」の画像を使用したトロリ線摩耗管理に、システムにて局部摩耗などの不具合を検知できるシステムを構築し、チェック機能により精度向上と設備管理に集中できる体制を整えること。
3. 異常時において、乗務員に対して教育していない箇所等の運転を含む取扱いについては、指令より指示せず、乗務員が不安なく異常時対応出来る環境を整えること。
4. 異常時の対応力の向上に向けて、お客さまの救済や降車誘導については基本的な考え方を示し状況に応じた対応が出来るように、体制を整えること。

原因究明を通じて設備管理や異常時対応が不安なく行える環境を職場からつくりだそう！