

東日本旅客鉄道株式会社

常務執行役員 新幹線統括本部長 池田 裕彦 殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

## 北陸新幹線 長野新幹線運転所・飯山駅間において発生した 作業時間帯区間に列車が進入した事象に関する緊急申し入れ

2023年6月6日(火)6:10頃、長野新幹線運転所・飯山駅間が作業時間帯区間であったにもかかわらず長野駅を定発した回第8881E列車が同区間を走行した重大な事象が発生しました。

新幹線は、お客さまと作業員の安全を守るために、開業以来、運転時間帯と作業時間帯を明確に分離し、これまでの安全を確保してきました。今事象の直接の原因は、長野新幹線運転所(構内除く)～飯山駅間の全系統の作業が終了したものの、運転時間帯への移行が完了せず、長野駅を定発した回第8881E列車が同区間に進入したためですが、作業時間帯区間への列車走行を止められなかったことは重大なインシデントと捉えるべきです。

本事象ではCOSMOS-SCADAは保守作業管理システムへき電開始情報を送信しなかったため、運行管理は運時間帯開始提案がされない事象が発生していました。そのことから同事象発生の際は、電力指令にてCOSMOS-SCADA画面のIT(表示試験)操作で対応する暫定的措置を講じていたことも明らかとなっています。

奇しくも4月7日には、池田新幹線統括本部長が「赤いハンカチ」を関係社員に配布し「危ないと思ったら列車を止める」ことの重要性を訴えていた直後の事象であり、残念ながら作業時間帯区間前に列車を止めることができませんでした。新幹線では、2022年12月18日の第159B列車が郡山駅停車の際に滑走による停止信号の出発進路を冒進した事象、2023年5月2日の第3038B列車走行中の車両動揺事象がありましたが、いずれも列車運行を止める判断には至りませんでした。

新幹線統括本部は5年目を迎え、山形新幹線へのE8系投入や北陸新幹線延伸、地震対策工事の推進、盛岡以北の高速化、自動運転、インド高速鉄道など今後も様々な施策が予定されていますが、新幹線開業40年を迎えたことから、今一度足元を見つめなおすことが必要不可欠であると言えます。新幹線は、その特殊性と安全性から運転時間帯と作業時間帯の分離が前提であり、またCOSMOSをはじめとした各種新幹線システムの改良を重ねてきたことにより世界一安全で安定した品質の高い輸送サービスを確立してきました。その世界最先端の高速鉄道技術・しくみの中で必要となるのが、専門的技術と人、そしてチームワークに他なりません。それらの融合を深めていきながら、新幹線輸送をより高いレベルを目指していくことが求められています。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、

団体交渉は信義誠実等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすることを及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

#### 記

1. 北陸新幹線長野新幹線運転所・飯山駅間に回第 8881 E 列車が進入した事象に対する見解を明らかにすること。また、事象の経過ならびに背後要因に踏まえた原因究明を行うとともに具体的対策を講じること。
2. 安全な輸送を確保するために取るべきルールと実態が乖離している職場現実に対する考えを示すこと。また、鉄道の安全性の再確立のために、人間の注意力と感性、判断力を高められる「エキスパート」を育成し全職場に配置すること。

以 上