

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

つばさ 121 号が郡山駅にて所定停止位置を 470m 行き過ぎ

停止信号の出発進路を冒進した事象に対する緊急申し入れ

2024年3月6日(水)7:29分頃、東京駅発山形行つばさ121号(第121B列車)が郡山駅に停車する際、滑走により出発信号機及び車両接触限界標識を越えて停止した事象が発生しました。

今回の事象同様に、2022年12月18日22:04頃、東京駅発山形行つばさ159号(第159B列車)が郡山駅に停車する際、滑走により停止限界標識・車両接触限界標識を越え停止した事象が発生しています。2022年の同事象の対策として、主変換装置の制御変更の実施などの対策を講じてきたが、滑走という同現象により停止現示の出発進路を冒進してしまったことは痛恨の極みです。東京方の分岐器速度制限75km/hを160km/hで通過していると推測され、かつ所定停止位置より470m行き過ぎていることから、あわや脱線転覆又は衝突事故が起きてもおかしくない極めて重大な事象であったと言えます。

この2件の事象に共通していることは、L編成単独運転の列車として運行されているということです。また、事象発生前の前運用等において既に滑走が発生していたことを指令員は知得していたということです。

私たち輸送サービス労組は、2022年12月の事象を受けて、繰り返しJ+L編成等の併合編成での列車運行を確保していくことによる安全確保の必要性を訴え続けてきました。事故直後には取られていた暫定対策も時間の経過と共にその意識は希薄化し、安全対策よりもご利用実態に応じた適正な運行確保ということに主眼が置かれてきた結果がこのような事態を招いたものであると考えます。その意味で、今事象は起こるべくして起きた人災であり組織事故であると言えます。

また、この事象に至る背景には、降雪などの悪天候の中でも定時運行確保が絶対的的使命として存在していることがあるのではないのでしょうか。運転時に1分の遅延で事故扱いとされることによる恐怖心、安全よりも定時運行確保が絶対的価値観として存在する負の意識が横たわっていると考えます。

3月16日のダイヤ改正においてE8系新造車両が導入されますが、現存するE3系車両が直ちに全廃になるわけではありません。「世界一安全な新幹線」と称されてきたことが否定される事態であり、技術を駆使したシステム構築によって安全を確保できなかったという極めて重大な事象に対して、システムと人との融合による安全第一の絶対的価値観を醸成することが求め

られています。そして、これまでの対策の不十分さが露呈した結果であるといえ、改めてあらゆる角度からの検証に基づく原因の究明とともに、それらすべてに対策を講じていくことが必要不可欠です。

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対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及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

記

1. 2024年3月6日に郡山駅に停車する際、滑走により出発信号機及び車両接触限界標識を越えて停止した事象に対する原因究明を徹底して行うこと。また、2022年12月18日に発生した滑走対策として行われた主変換装置の改修に対する評価結果を明らかにすること。
2. 降雪に伴う大滑走であることから今後冬季期間においては、L編成単独運行を中止し、J+L編成など併合編成での運行を確保すること。
3. 大雪注意報・警報が出ている地域を走行する際には、耐雪ブレーキの動作条件に適合した速度とする徐行を実施すること。
4. 効率・安定性を優先された価値観を改め、安全を第一とする新幹線職場風土を再確立すること。
5. 今申し入れに対する回答および団体交渉の日時を速やかに調整し開催すること。

以 上