新幹線協議会ネットワーク
No.２９
２０２４年　３月　８日　発行
ＪＲ東労組新幹線協議会
発行責任者　　浅　沼　宏　優

幹本申第１２号
新幹線の安全を脅かす事象への徹底した原因究明と対策の実施を求める緊急申し入れを提出！

1. 2024年3月6日に発生した121B列車の所定停止位置を行き過ぎ、停止現示の出発進路内に進入した事象について、原因を明らかにすること。
2. 2024年3月6日に発生した121B列車の所定停止位置を行き過ぎ、停止現示の出発進路内に進入した事象について、対策を講じること。
3. 繰り返し発生している重大事故・事象に対して、徹底した原因究明をもとに、安全第一の新幹線職場を確立すること。

新幹線協議会は本日（3月８日）、標題について緊急申し入れを行いました。

２０２４年３月６日、１２１Ｂ列車が郡山駅進入の際、所定停止位置より約４７０ｍも行き過ぎ、停止現示の出発進路に進入するという重大な事象が発生しました。

今回の事象による乗務員の申告では、滑走によってＡＴＣ信号７５ｋｍになる地点の郡山駅の転てつ器を１６０ｋｍ程度で通過した可能性があるとされ、お客さまからは「激しい横揺れだった」「怖かった」と報道もされています。ＡＴＣ制御は行われたものの減速しておらず、制限７０ｋｍのカーブを１１９ｋｍで走行し脱線した福知山線脱線転覆事故のような大惨事になりかねない重大な事象です。

２０２２年１２月１８日、１５９Ｂ列車が郡山駅において同様の事象を発生させ、所定停止位置より１６０ｍも行き過ぎて停止現示の出発進路に進入しました。ＪＲ東労組は、昨年幹本申５号「連続して発生する事故・事象の原因を究明し、安全第一の企業文化をつくりだす緊急申し入れ」を行い、「原因の究明」と「Ｌ編成の単独ではなくＪ編成との併合運転」を求めてきました。

しかしＣＩソフト改修の対策実施を行ったもののＬ編成の滑走は散発的に発生していました。そして「耐雪ブレーキを入れること」を通知した中で、今回の１２１Ｂの事象が発生しました。会社は「安全はトッププライオリティ」と位置付けていますが、職場内では対策を行ったにも関わらず、同じような事象が連続して発生したことに不安を訴える声が相次いでいます。

今回の事象は、新幹線の脱線につながりかねない事象であり、乗務員とお客さまの命を脅かす事象です。

「命」を守るために全職場で議論を巻き起こそう！！