

## 幹本申12号(4月4日)「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」に緊急申し入れ交渉を行う！

### 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。

- (組合) ポイントの制限速度を超過してホームに進入したことについて会社の考えを示すこと。
- (会社) ポイントの制限速度は安全走行のために設定している。速度超過は、鉄道運転事故にもつながり兼ねない要素。ケガをされたお客さまもおり、重い事態と受け止めている。
- (組合) 「脱線および他の衝突の可能性はない」との見解だが、どのような検証を行ったのか？
- (会社) ①分岐器が開通していた。②先行列車がいなかった。③計算上、当該速度で曲線部を通過しても転覆はしない。今回の事象においては、脱線・衝突の可能性はなかった。
- (組合) 2022年12月に発生した159B(L61)郡山駅オーバーランの原因と対策は何か？
- (会社) 滑走制御を阻害する挙動があり、CIソフト改修を実施。今回も対策効果は出ていた。
- (組合) 1/16に160B(L65)、1/25に148B(L64)で減速不良が発生した。関係性は？
- (会社) 調査の結果、奥羽本線内で雪がブレーキ装置に噛み込んだことが原因と推定している。そのため、上り列車においては福島～宇都宮間で耐雪ブレーキ「入」の対策を行った。
- (組合) L編成単独運転 かつ 郡山駅進入時に発生している原因は何か？
- (会社) 編成が短く、ブレーキ軸が少ない。単独運転増加で発生確率が上がったことは事実。滑走制御の対策を含め、車両や装置の機能は仕様通りに動作していた。
- (会社) 滑走制御は機能していたが、何らかの原因で減速できていない。複合的な要因がある。車両やレール、気象、地形、構造物なども含め、多角的な視点で原因究明を行う。

**現在も原因究明の最中であることから、今後も継続議論を行うことを確認！**

### 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。

- (会社) 雨でも滑走が発生している。通年を通して早めブレーキを行う通達を出した。早めブレーキやブレーキ軸割合不足SW扱いにより遅れは生じるが安全最優先で対策する。
- (組合) 乗務員は恐怖を感じながら運転している。L編成はすべて併合運転にするべきだ。
- (会社) 事象発生後、121B・159B・148B・160Bは併合とした。車両運用上すべては難しいが、原因が特定されるまで当面の間は、可能な限り併合運転を実施していく。

**乗務員の声をもとに併合運転を求める！可能な限り実施することを確認!!**

### 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。

- (会社) それぞれの事象に対して原因究明と対策を行っていく。マネジメント側の課題もあると認識している。安全を最優先に、三現主義、現場の意見を聞きながら取組んでいく。
- (組合) 「危ないと感じたら列車を止める」を徹底するには、職場風土を創り出すとともに、引き続き乗務員に対して教育や訓練をしていくことが必要だ。

**原因究明と安全第一の新幹線職場の確立に向けて取組んでいくことを確認!!**