

幹本申 14号「列車分離の原因が特定できていない車両 (E6系 Z7編成)の営業運転使用の中止を求める」 緊急申し入れを提出！！

1. 列車分離の原因が特定できていない車両 (E6系 Z7編成) の営業運転を中止すること。

2025年4月23日に会社は「東北新幹線上野～大宮間はやぶさ・こまち21号が走行中に連結部が外れ停車した事象に関する現在に状況について」のプレスを発表しました。主な内容は「本件に関しては運輸安全委員会の調査も行われておりますが、当該のE6系こまち号に対して運輸安全委員会に命じられていた保全が解除された」「保全が解除された当該のE6系こまち号は、検査および整備を行ったのち、営業運転に使用する」とのことですが、どのような検査、整備を行うのかの説明はありませんでした。

列車分離の原因が特定できていないにも関わらず当該編成を営業運転に使用することは、同種事故を起こすこと、さらには命や安全を脅かすことに繋がりがねません。現在行われている固定金具を使用した暫定対策はあくまで原因が特定できていない中での緊急的な措置であり、恒久的な対策とは言えません。

昨年9月の列車分離発生後、JR東労組は原因究明と再発防止に向けての対策実施を求める緊急申し入れを行いました。交渉の場で「原因が判明していない中での併合運転継続は問題がある」との私たちの主張に対し会社は「車両等の状況から他編成で同様の事象が発生する可能性は低い」「併合運転継続の判断に問題はなかった」と繰り返しました。この認識が再度の列車分離を発生させてしまったと言わざるを得ません。

2023年12月に新幹線統括本部長名で出された掲示で示された「新幹線を止めない、遅らせない」「利益の最大化に向けて構造改革に取り組むと共に増収・コストダウンを続け『稼ぐ』ことにこだわる」という言葉に、現在の会社のスタンスが如実に示されています。私たちが再三指摘していますが、原因の特定できていない車両を営業運転に使用することは「現場の声は聞かない」という経営姿勢のあらわれであり、「安全は経営のトッププライオリティ」との位置づけを自ら覆しているとしか言いようがありません。4月21日には突如、各職場に「分併作業時の当面の対策の体制変更」が示されましたが、その事に対しても「なぜ乗務員による体制なのか」などの説明は一切なされていません。

このようなことから、JR東労組では列車分離の原因が特定できていない車両の営業運転使用を中止することを求め、緊急に申し入れを行いました。私たちは、「安全」より「利益、効率」を重視し、「稼ぐ」ことを第一とした結果、何が起こるのかを20年前の4月25日に目の当たりにしました。その教訓は鉄道に携わる者として決して忘れてはならないはずで、責任追及から原因究明、運行優先から安全第一の職場風土づくりを目指して交渉を行っていきます。

私たちは「稼ぐ」ことではなく、 「安全・安心」にこだわっていきます！