

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。info@doro-shien.site

ATS-P設計誤り 速度超過の恐れ

山形・秋田新幹線^{区間}在来線車両で2009年から

相次ぐ重大事故

2023年3月2日	川越線・単線区間で上下線電車が同時進入
2023年5月23日	JR 東海道線で普通電車が貨物線に誤進入
2023年6月16日	内房線・上総湊～竹岡間で感電死亡事故
2023年8月6日	東海道線・藤沢～大船間で電化柱と衝突／内房線の電化柱からひび見つかる
2024年1月23日	東北新幹線上野～大宮間停電・感電事故
2024年3月6日	東北新幹線郡山駅で停止位置を約500mオーバーラン
2024年4月2日	東北新幹線福島駅構内で工事車両のエンジンオイルが漏れて故障
2024年8月5日	JR 東海・保守用車両「約14年間ブレーキの点検方法を誤り続けていた」と発表
2024年9月10日	輪軸不正問題が発覚
2024年9月19日	東北新幹線で走行中の列車が分離

JR東日本は1月27日付で、山形新幹線（福島～新庄間）と秋田新幹線（盛岡～秋田間）を走行する在来線車両で、ATS-P車上装置の設計が誤っていたことを発表しました。ATS-Pの照査速度が本来の速度より5～15%高く設定されていました。そのため、制限速度を超えてカーブに入った場合、本来ブレーキがかかる速度を5～15%上回らないと作動し

ない状態でした。会社は「09年から現在まで速度超過は起こっていない」「設定を誤った状態でも、脱線の恐れのある速度にはならない」としています。しかし、重大な保安装置の設定ミスが10数年にわたって見過ごされてきたのです。深刻な安全の崩壊です。

融合化・IT企業化撤回を

原因については、09～10年にかけてATS-P車上装置の改修を行った際に、当該区間では必要な制御情報を参照して上方修正を行っていたと説明されています。

JR西日本では23年2月、機関車のATS-Pで速度データの入力を誤り、2011年から本来の速度を超過できる状態だったと発表されました。同様の事例はすでに明らかになっていたのです。

*

この間、信じられないような事故が続発しています（一覧表）。問題の根本は融合化や「IT企業」化を掲げ、鉄道業務もそこで働く労働者もないがしろにしていることにあります。