

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と 65 歳まで働ける職場を！

ATS-P設計誤り 速度超過の恐れ

山形・秋田新幹線区間を走行する在来線車両で2009年から

深刻な安全問題

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 ～

信じがたい事故が相次いでいる

- ◇ 23 年 3 月 2 日 川越線・単線区間で上下線電車が同時進入
- ◇ 23 年 5 月 23 日 JR 東海道線で普通電車が貨物線に誤進入
- ◇ 23 年 6 月 16 日 内房線・上総湊～竹岡間で感電死亡事故
- ◇ 23 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みが見つかる
- ◇ 24 年 1 月 23 日 東北新幹線上野～大宮間停電・感電事故
- ◇ 24 年 3 月 6 日 東北新幹線郡山駅で停止位置を約 500 ｍオーバーラン
- ◇ 24 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
- ◇ 24 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
- ◇ 24 年 9 月 10 日 輪軸不正問題が発覚
- ◇ 24 年 9 月 19 日 東北新幹線で走行中の列車が分離

.....

15^キ 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^キ 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い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した。

この間、信じられないような事故が続発しています。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かがしろにしていることにあります。融合化・「IT 企業」化、ジョブローテーション、業務外注化はただちに撤回すべきです。