

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！

脱線・衝突につながる重大事故 繰り返された新幹線オーバーラン

520 以上の大オーバーラン

3月6日、東北新幹線が郡山駅に停車する際に所定停止位置を約520メートル行き過ぎました。駅進入時のポイント（制限80キロ）を最高約145キロで通過していました。その際に激しい揺れで乗客1名が打撲やねんざを負っています。

会社は3月19日、人為的ミスはなく、ATCや車輪、ポイントやレール表面に異常はなく、原因は調査中と発表しました。

そもそも今回のE3系は1年強前の22年12月にも同じ郡山駅で160メートルのオーバーランを起こしています。昨年秋、「ブレーキ改修

が完了した」ことで「対策」されたはずでした。それにも関わらず、前回をはるかに上回るオーバーランが繰り返されました。このこと自身、重大な安全問題です。

安全の根本を揺るがす重大事態

会社は、「今回の条件では脱線や列車衝突の恐れはなかった」とも発表しています。

しかし、520メートルの大オーバーランとポイントでの2倍近い速度超過は、鉄道の安全を守る仕組みの根本が崩れるような重大問題です。脱線や衝突に至らなかったのは「幸運」だったからに過ぎません。

実際、14年には東急東横線でオーバーランにより列車の衝突事故が起こっています。

事態の深刻さを認め、重大な危機感をもって対策すべき問題です。その深刻さを「軽く」見せようとする発表には、鉄道と安全を軽視してきた会社の姿勢が表れています。

職名廃止・融合化やジョブローテーションなど、鉄道業務と安全、乗務員をなごらさるるに会社の施策は間違っています。職場からの声と団結、闘う労働組合が、会社の攻撃を打ち破り、鉄道の安全を守る力です。

2014年2月 東急東横線 元住吉駅 列車衝突事故



2014年2月に東急東横線元住吉駅で停車中の列車に後続列車が追突し72人が負傷した。後続列車が非常ブレーキを使用した、雪等の影響で本来のブレーキ力が得られなかったと考えられている。