

フェールセーフの原則は大丈夫か！？

主速度計故障のまま、 「副速度計」のみで営業運転指示！

4月12日、のぞみ232号（Z27編成）の16号車運転台の主速度計がまったく速度や信号指示を示す表示がしないまま、営業運転が指令指示されました。この運行は回送列車などではなく旅客を乗せた本線の営業列車として運転されたのです。

今回の故障は、正常に運転している途中で、突然故障となったのではなく、始発駅の新大阪駅に列車を据え付ける以前から故障が発生していました。回送運転士から営業運転の担当運転士に引き継がれる中で、列車運行を判断する指令員は車両の交換をすることなく、故障が発生したまま営業運転の判断をしました。

主速度計は、新幹線の安全運行を確保する上でATC信号の現示、速度、ブレーキ動作、目標速度など担当する運転士に対しその運転条件を伝達する最重要の機器です。その機器の故障を把握しながら結果として「副速度計」のみに頼った運行を判断することは、旅客の生命、安全を守る上で極めて危険な行為であると言わざるを得ません。

私たちは今回の故障と、故障を把握したまま運行を強行した会社に対してその事実の解明を求める申し入れをしました。

さらに今回のような安全に関する重大・危険な運行が発生した場合は「鉄道事業法第9条」によって、会社・鉄道事業者はインシデントとして国土交通大臣に報告しなければならないはずです。

会社が重大な故障を把握しながら 運転士に営業運転を指示！