

主速度計故障（無表示）での営業運転について

4月12日、232A編成Z27の16号車運転台主速度計が、全く現示、表示しない状態で副速度計により新大阪～東京間の営業運転を行った件について東海労新幹線関西地本は「申」第48号及び第49号で申し入れを行いました。が、幹事間における事前審理で会社側幹事より業務委員会の開催は行わないという姿勢に出てきました。

しかし、当該事象における運転取扱いは、規定に照らし合わせても疑義が生じるため、会社は真摯に事態を受け止め、早急に業務委員会を開催しなければなりません！

規定違反は明らかだ！！

上記事象を規定に照らし合わせ、検証すると・・・

1、運転取扱標準P. 16速度制御式、運転中において第4項「主速度計が故障した場合は副速度計により運転する」と定められています。

しかし、当該事象は新大阪引上線における運転整備時に発生した事象であり、前記規定の適用は該当しないはずです。

2、主速度計には防護無線発報時、警報表示されます。

新幹線運転士指導要領P. 24～P. 25の列車防護による停止手配の項目で、防護無線を受けた時の取扱いに「防護無線鳴動音と防護無線警報表示を確認して直ちに停止手配をとる」ことが明記されています。

しかし、当該事象の状態では、警報表示の確認は不可能で停止手配の判断の判断条件を欠く事になります。

3、新幹線運転士作業標準の「ATCの取扱い（ATC速度計不良の判定）第28条（3）主速度計と副速度計との誤差が10km/hを超えると」と規定されています。

しかし、当該事象の状態では判断が不可能です。

以上、規定に照らし合わせても違反であり、安全を最優先に考えた取扱いで無かったことは明らかです。

従って、早急に業務委員会の開催を要求します！！