

## 重大インシデント発生！！

事象は、4月29日にのぞみ1号（JR東海N700系X54編成）の小倉～博多間で発生しました。

走行中にモニタに「伝送不良」のポップアップ表示があり、運転士が不審に思い、平坦な区間で惰行したところ、速度が、115km/hから118km/hに上昇しました。その後、博多総合車両所内で、ノッチオフ・ブレーキ緩解の状態から0km/hから17km/hまで上昇しました。

調査したところ、主変換装置に不具合があったということですが、これまでこのような定速走行装置を使用していないにもかかわらず、勝手に力行するような安全を脅かす事象は、新幹線開業以来あったのでしょうか！？

今回の事象に対して、JR西日本は、組合との協議において以下の説明をしました。

2019年4月29日に発生した「ノッチオフで加速した事象」を受けて、同様の事象が発生した場合の取扱いを下記の通りとする。

### ○内容

直ちに停止手配をとると共に、VCB「切」とすること。

※上記の取扱いを行っても力行状態が継続した場合には、EGSを投入する。

○実施時期 2019年5月中旬以降準備出来次第

○関係する規程類は改定する。

## これってJR西日本だけの問題？

上記事象の編成はJR東海の編成でした。

当然、現場はこんな重大な事象だから、周知していると思いきや、なな何と・・・

福田指導助役に聞いてみると、「知らなかった」「いつ起こったのか？」と全く知らない様子でした。そして、どこかに連絡を取った後、近づいてきて「誰が言った!？」と犯人捜しする事態。

しかし、こんな重大な事象が会社間で伝わってないとは、信じがたいことです。

2017年12月11日に起きた、「のぞみ34A台車亀裂事故」の再来にもなりかねません。

現場の乗務員に事象を明らかにすることと、JR西日本と同様に、乗務員にマニュアルを早急に周知さすべきでは、ないでしょうか！？