

鉄塔損傷！新幹線の真上に高压電線が！

危険な箇所を通過する運行を直ちに中止すること！

修繕完了まで安全を確保すること！

12月17日、東海道新幹線の関ヶ原付近に立つ中部電力の鉄塔7基が損傷していることが明らかになりました。その損傷のため、鉄塔で結ばれた高压電線を結ぶワイヤーが垂れ下がっていますが、その真下を走行する新幹線は未だに運行しています。

中部電力のHPでは原因は調査中となっており、鉄塔の高さは100メートル近くの巨大な設備で、送電線には20万ボルト～50万ボルトの超高压電流が流れています。走行中の新幹線の窓からも、鉄塔の頂部が約45度傾いているのと、ワイヤー（架空地線）が垂れ下がってる状況が目視できます。私たちはこの状況を「珍しい景色」として見ているわけにはいきません。特に現地の関ヶ原は豪雪地帯であり、鉄塔が倒壊するような二次災害が発生する可能性もあります。実際、新幹線を運転する運転士からも「怖い」という声が出ています。

私たちは即時の運行停止を会社に求めます！危険な箇所の運行を止めずに、少しでも儲けようとする姿勢は乗客の生命を担保にした営利優先のなにものでもありません。安全を最優先にすることが鉄道事業者に問われている課題です。

過去、JR山手線で電柱が倒壊し、あわや大惨事に！

東日本では過去、2015年4月12日、JR東日本の山手線神田・秋葉原間の電柱が倒壊し9時間に渡り線路を支障する事故が発生しました。倒壊の1分前に電車が通過しており万が一の可能性もありました。その倒壊は近くに差し掛かった運転士の速報で発見されました。事故は重大インシデントとされ、倒壊に至る経過で安全性や情報伝達等がその原因であると断定されました。

コロナ禍で経営が苦しい中、必死になって営業運転を強行！ 現場では車掌の二人乗務や検査周期の延伸による相次ぐ効率化！

コロナ禍によってJR東海の間接決算は、経常損失が約1,507億円、純損失1,135億円の減収となりました。会社は感染防止対策を取りながら営業運転を行っています。このような中の安全性を問う対応が問われています。乗客と乗務員の生命を乗せた新幹線を危険な箇所を通過させても稼ごうとする姿勢は断じて許せません。