

業務速報

のぞみ34号台車亀裂事故に対する 6件の申し入れに関する業務委員会開催 のぞみ34号は大惨事寸前だった！ 不可解な運行管理、不十分な対策、 多くが組合側意見と対立！

本部は5月1日、「のぞみ」34号台車亀裂事故関係の申し入れ（申第29、30、37、39、40、42号）に対する業務委員会を開催しました。冒頭、組合側から、団体交渉の開催を申し入れているが、業務委員会にしたことについて抗議しました。

申し入れに対する約1時間にわたる回答の後、組合側から、事実関係の確認を行うため、「のぞみ」34号の名古屋駅停車時における移動禁止合図掲出の有無、いつの時点で運転取り止めを決定したのかなどを質問しましたが、会社は不誠実な回答に終止しました。

また、J R 西日本の指令員が乗務員との無線交信で、車両の異常の報告を受けたことに関して、会社は「走行に支障がないとの連絡を受けたから運転を継続させた。念のため乗務員に車両状態の確認を指示した。西日本管内での無線交信を聞くなど、東海の指令員は暇ではない」と、運行管理の正当性を主張し、非を認めませんでした。

基準を満たさない川崎重工製の46台車については、本年12月末までに取り替えを行う反面、会社は「安全上問題ない」として取り替えるまでは現行通り運行させるという、安全より運行優先の姿勢を押し通しました。

会社は対策として、台車温度検知装置の増設、指令所に車両技術専任の社員の配置、乗務員に対する臭いの体感訓練などを説明しました。J R 西日本では、専門の社員を現場に配置する対策を取っています。本部は「指令所においても臭いや音は判らない。現場に配置すべき」と主張しました。

また、乗務員が異臭を感知して指令に報告した場合の、列車停止を指示する指令の判断基準が明らかにされないなど、列車運行や異常時の具体的な対応方について疑問点が多く残されたため、地方でのさらなる申し入れに真摯に対応するよう会社に強く要求しました。

以下、各申し入れと回答、主な議論です。

申第29号

のぞみ34号で重大なインシデントが発生した事象に関する申し入れ

12月11日、のぞみ34号（以下「34A」という）で走行中、異常音や異臭が発生し名古屋駅で運転を打ち切る事故が発生した。車両を保有するJR西日本は「台車に亀裂が見つかった」と発表し、国の運輸安全委員会は深刻な事故につながりかねない「重大インシデント」に認定し調査を行っている。

JR東海は時速285kmで走行する新幹線の台車に亀裂が生じたことは、一歩間違えれば脱線・転覆につながる事態だと認識する。従って下記の通り申し入れるので誠意を持って対応すること。

1. マスコミは34Aが博多駅を発車し、名古屋駅に到着するまでの異音、異臭の状況、車内の状況、車内での乗務員の対応などを報道しているが、会社としてこの事故の詳細を明らかにすること。

【回答】

12月11日のぞみ34号において、小倉駅発車時、7、8号車付近でパーサー及び客室乗務員より「焦げた臭いがする」都の申告があった。車掌による車内点検他、岡山駅より車両保守担当社員が添乗して確認したところ、13、14号車間で「うなり音」を確認したが、走行に支障しないとJR西日本は判断し、運転を継続したと聞いている。

その後JR東海区間に入り、京都駅付近にて車掌が異臭を認めたため、名古屋車両所社員が名古屋駅に出動し、17時頃車両床下の点検を実施したところ、歯車箱付近に油漏れを認め走行不可と判断し、のぞみ34号を前途運休とした。

2. 新大阪駅で、JR西日本の乗務員からJR東海の乗務員が引き継いだ運転状況、車両状態、車内状況の内容を、運転士と車掌についてそれぞれに明らかにすること。

【回答】

JR西日本から、「異臭などが発生しているが、走行には支障がない」旨の情報を受けている。

3. 報道等によれば「岡山駅から車両保守担当者が34Aに乗り込み調べた。13～14号車でモーターがうなるような異常音を確認したが走行に支障が出る音ではないと判断した」とされている。このことが事実なのか明らかにすること。

【回答】

JR西日本の判断であるが、34Aに乗車した車両保守担当者が指令に、新

大阪駅での床下点検を提案したが、指令員がその旨を聞き逃した結果、運転には支障しないと判断したと聞いている。

4. J R 東海の指令員は、J R 西日本の指令員から博多駅発車以降の34Aの状況についてどのような引き継ぎを受け、どのような協議を行ったのか明らかにすること。

【回答】

J R 西日本から、「異臭などが発生しているが、走行には支障がない」旨の情報を受けている。

5. J R 西日本の指令からの引き継ぎを受け、新大阪駅以降も34Aを運転継続させる判断をした根拠を明らかにすること。

【回答】

J R 西日本から「異音等が発生しているが、走行には支障ない」の情報を受け、当該編成が新大阪を発車後、念のため当社車掌に異臭の確認指示を行っている。その後、車掌が京都駅発車後に異臭を感じ、直ちに指令が車両所社員を名古屋駅に緊急出動させ、車両の点検を指示し、点検の結果速やかに前途運休としたものである。

6. 名古屋駅における34Aの車両点検担当者と、34Aの運転打ち切りを判断した根拠と担当者を明らかにすること。名古屋駅で確認した車両の損傷状況も含めて明らかにすること。

【回答】

車両点検の結果、台車より油漏れを認めたことの報告があり、その報告を基に指令が判断し、運転打ち切りを決定した。

7. 新幹線車両の台車に亀裂が発生したことについて、会社の認識を明らかにすること。

【回答】

原因究明については、当該車両を保有するJ R 西日本を中心に実施しているが、当社も積極的にかかわり、今後の対応方も含めてJ R 西日本と連携していく。対策についてもJ R 西日本と情報を共有し必要な対策を検討していく。

8. 亀裂が発生した台車の製造会社、製造年月日を明らかにすること。大歯車箱の製造会社、製造年月日も明らかにすること。

【回答】

台車枠の製造メーカーは、川崎重工業製で、製造年は2007年と報告を受けている。

9. JR東海所属の車両で、今回亀裂が発生した台車と同条件の台車についてどのような点検を行ったのか、又、その結果を明らかにすること。

【回答】

事象発生後すみやかに緊急点検を実施し、当社所有の全135編成及び予備台車の約4400台車について、12月14日夜をもって異常がないことを確認した。さらに当社保有川崎重工製の台車について、非破壊検査確認した結果、安全に問題がないことを確認した。

10. 過去にも歯車箱破損事故が多発し、今年1月にはのぞみ31号で歯車箱の破損事故が発生した。JR東海労は事故発生の都度、車両の検査周期延伸に疑問を呈してきた。会社は安全上問題は無いと主張してきたが、今度は台車に亀裂が発生する事態となった。更なる全般・台車検査周期延伸をにらんだテストカーによる走行試験を中止すること。

【回答】

そのような考えはない。

11. 台車検査と交番検査の延伸された周期を元に戻すこと。

【回答】

そのような考えはない。

12. 今回の事故が、重大なインシデントに認定されたことについて会社の見解を明らかにすること。

【回答】

原因究明については、当該車両を保有するJR西日本を中心に実施しているが、当社も積極的にかかわり、今後の対応方も含めてJR西日本と連携していく。対策についてもJR西日本と情報を共有し必要な対策を検討していく。

13. 今後このような事故は発生したときは、速やかに労働組合に報告すること。

【回答】

必要に応じて適切に対応する。

申第30号

「台車枠入念点検の実施」に関する申し入れ

会社は、12月21日付で交番検査、仕業検査を実施する各車両所に「台車枠入念点検の実施について」と題する掲示を貼り出した。これは「34A」事故で

発生した重大インシデントに対する、会社としての当面の再発防止策と考える。JR東海労はこの台車枠入念点検の実施について、以下の通り申し入れを行うので誠意ある対応を行うこと。

1. 国土交通省から12月13日、新幹線全車両の台車の緊急点検の実施を指示されているが、その結果を明らかにすること。

【回答】

事象発生後すみやかに緊急点検を実施し、当社所有の全135編成及び予備台車の約4400台車について、12月14日夜をもって異常がないことを確認した。さらに当社保有川崎重工製の台車について、非破壊検査確認した結果、安全に問題がないことを確認した。

2. 12月21日から実施している台車枠入念点検の目的を明らかにすること。

【回答】

12月12日より実施している入念点検について、調査で判明してきたことを踏まえて、台車枠の点検箇所をより具体的に指定するために12月21日に追加で指定した。

3. この台車枠入念点検の実施期間が「12月21日から当分の間」とされているが、その理由を明らかにすること。

【回答】

入念目視点検を恒常的に継続するかは今後検討するが、当面の間は入念目視点検を継続する。

4. 現行の検査体制のなかで「重大インシデント」が発生している。また、実施期間が「当分の間」でありいつまで続くのか不透明である。さらに仕業検査担当の組合員からは「入念点検が加わると50分の作業時間では、仕業検査が終わらない」などの声が上がっている。従ってこの入念点検は、別に要員を配置して実施すること。

【回答】

現状、入念目視点検を実施している仕業検査や交番検査に遅れは発生しておらず、現状の体制のままで問題はない。

申第37号

のぞみ34号台車亀裂事故に関する追加申し入れ

2月28日、マスコミは「川崎重工業が製造した台車の外枠底面が削られ、強度が保てず破断寸前の亀裂となった」「川崎重工業が底面を削って納入した台

車は、J R西と東海で147台。J R西で基準の7mmに達していない台車が101台あり、そのうち溶接時に傷がつき薄く削られていた6台はすでに交換した」「J R東海は46台厚さ不足の台車があり、今年末までに交換を終える予定」「両社ともすぐに走行に問題のある台車はないが、交換までの間、超音波検査や目視などで亀裂の有無を確認する」などと報道した。

のぞみ34号事故は、脱線転覆寸前の異常事態であった。そのためJ R東海労は12月14日、申第29号で事故の原因究明や再発防止のために申し入れを行った。しかし会社からの回答、労使協議は未だ行われていない。J R西日本は、事故後、異音や異臭があったときは停止手配を取ることや各駅に車両保守の要員を張り付けるなどの対策を明らかにした。また、今回のマスコミ発表内容についてもホームページで見解や対策について明らかにした。しかしJ R東海はそれが他人事のように見解すら明らかにしていない。

事故車両が他社所属であっても、同型の車両を保有し相互に往来している以上、安全に対する危機感を共有し、万全な対策を考えるべきである。ましてのぞみ34号を、異臭・異音を発生しながら脱線転覆寸前の状態で新大阪から名古屋まで所定の速度で走行させたのである。更に今回明らかにされた基準に達しない台車147台のうち46台をJ R東海が保有している。

安全最優先というスローガンが、絵に書いた餅のように対外的なリップサービスでは乗務員や旅客の命を守ることはできない。脱線転覆寸前の重大事故に対する会社の対応には問題が多くある。従って下記の通り改めて申し入れるので速やかに団体交渉を開催すること。

1. 「J R東海は所有する川崎重工製の台車130台のうち、46台が基準を満たしていなかった、と発表」という報道は事実なのか、明らかにすること。事実だとすれば、点検作業を行ったのは川崎重工なのか、J R東海なのか、点検作業実施箇所等を明らかにすること。

【回答】

当社保有の川崎重工製の130台車に対して川崎重工が点検を実施した結果、このうち46台車が当社が求める仕様を満たしていなかった。

2. 「基準を満たしていない」の基準とは何を指すのか、それがどのように影響するのか、会社として明らかにすること。

【回答】

側バリ底面の板厚が7.0mm未満の台車のことを指す。板厚が当社が求める仕様を満たしていても、きっかけとなる内部傷がなければ亀裂が生じないことは、これまでの調査結果から実証できており、安全に問題はない。

3. 「基準に満たない台車については、J R東海は今年末までに交換を終える予定」と言う報道は事実なのか、明らかにすること。

【回答】

当社が求める仕様を満たしていない台車については、本年12月末までに取り替え完了予定である。

4. 基準を満たさない台車が完全に交換されるまで、具体的にどのような対策を行うのか明らかにすること。

【回答】

板厚が薄い場合でも、きっかけとなる内部傷がなければ亀裂が生じないことは、これまでの調査結果から実証できており、安全に問題はない。ただし、念のため板厚の薄い台車については、取り替えまでの間、状態に変化のないことを確認するため、2、3ヶ月程度の周期で超音波探傷検査を行い。

5. 基準を満たさない台車の導入を防止する手段はなかったのか、明らかにすること

【回答】

仕様を満たさない台車が納入されたことについては極めて遺憾である。メーカーの品質管理の問題あり、今後も製造、品質管理を徹底するよう求めていく。

6. 基準を満たさない台車が組み込まれた編成が本線を走行していたことに関する見解を明らかにすること。

【回答】

仕様を満たさない台車が納入されたことについては極めて遺憾である。安全には問題はないが、当社が求める仕様を満たしていない台車については、順次取り替えを実施していく。

7. 新大阪から名古屋までの運転士、車掌、指令のやりとり、運転、車両、車内の状況について時系列に沿って詳細に明らかにすること。

【回答】

京都駅発車後、16時19分頃、13号車デッキで乗務員が焦げ臭を感じた。感じた乗務員は、京都駅から米原駅走行中16時34分頃に指令に報告し、指令は名古屋駅での係員点検を指示した。名古屋駅停車中に係員が台車点検を行ったところ、台車より油漏れを認めたとの報告があり、その報告を基に指令が判断し、運転打ち切りを決定した。

8. 当面する安全対策として、異音、異臭があったときは停止手配を取ることとし、各駅に車両の保守要員を配置すること。

【回答】

異音異臭を認めた場合は、その状況に応じた対応を行うこととしている。

また、新幹線車両の異常の早期発見に向けて、車両状態のモニタリングの強化を実施する。

9. この申し入れと併せて、「JR東海労申第29号」についても団体交渉を開催すること。

【回答】

平成29年12月14日付JR東海労申第29号については、協約上の団体交渉事項にはあたらず団体交渉は開催しない。なお、会社は同申し入れについて、業務委員会の付議事項であると考えます。

申第39号

のぞみ34号台車亀裂事故に関する追加申し入れ（2）

マスコミは3月7日「のぞみ台車に亀裂が見つかった問題で、博多で折り返す前の下り運行の際、神奈川、愛知両県の鉄橋上のセンサー2ヶ所が台車の温度上昇を検知していたことが、JR東海への取材で分かった。」などと報道した。

この報道に関して下記のとおり申し入れるので団体交渉を開催すること。

1. 報道は3月7日であるが、会社は「継ぎ手の温度上昇」を事故当日の12月11日の時点で把握していたのか、その後の調査で把握したのか、明らかにすること。

【回答】

当該事象発生後、詳細にデータを確認したところ、WN継手が通常よりも高い温度を記録していたことが判明したため、12月14日以降閾値を変更して監視を強化している。

2. 「継ぎ手の温度上昇」は、台車亀裂の発生原因や亀裂に至るまでの経過、メカニズムを探るうえで重要なデータと考える。JR西日本や運輸安全委員会などこの情報を共有していたのか、明らかにすること。

【回答】

会社として適切に対応している。

3. 「台車の温度上昇を検知していたことが、JR東海への取材で分かった」などと報道されているが、取材されなければこの情報を公表しないつもりだったのか、明らかにすること。

【回答】

会社として適切に対応している。

4. 台車温度検知装置は、酒匂川と豊川の他に設置箇所はあるのか、明らかにすること

【回答】

現在は酒匂川及び豊川のそれぞれ上り線、下り線に設置している。

5. 継ぎ手の温度は具体的に何度を記録したのか、酒匂川、豊川それぞれに明らかにすること。

【回答】

明らかにする考えはない。

6. 「記録した継ぎ手の温度は基準内だった」と報道されているが、基準温度を明らかにすること。

【回答】

明らかにする考えはない。

7. 「JR東海はこの問題を受け、(略)基準温度を低く変更した」と報道されているが、変更後の基準温度を明らかにすること。

【回答】

明らかにする考えはない。

8. 台車温度検知装置が継ぎ手の温度上昇を検知し、警報を発した回数を基準温度変更前、変更後に分けて明らかにすること。

【回答】

明らかにする考えはない。

9. 継ぎ手の温度が基準以上に上昇した台車に対する点検内容を明らかにすること。

【回答】

状況により乗務員が車内で音や臭いについて確認を行っている。

10. 台車温度検知装置は新大阪～名古屋間にも必要と考えるが、見解を明らかにすること。

【回答】

新幹線車両の異常の早期発見に向けて、台車温度検知装置を増設する予定である。

11. 厚さ基準に満たない台車が完全に交換されるまで、具体的にどのような安全対策を行うのか明らかにすること。

【回答】

板厚が薄い場合でも。きっかけとなる内部傷がなければ亀裂が生じないことは、これまでの調査結果から実証できており、安全に問題はない。ただし、念のため板厚の薄い台車については、取り替えまでの間、状態に変化のないことを確認するため、2、3ヶ月程度の周期で超音波探傷検査を行い。

12. 今後の、基準に満たない台車の導入を防止する手段を明らかにすること。

【回答】

仕様を満たさない台車が納入されたことについては極めて遺憾である。メーカーの品質管理の問題あり、今後も製造、品質管理を徹底するよう求めていく。

13. 厚さ基準に満たない46台車を使用している編成数を明らかにすること。

【回答】

3月31日時点で基準を満たさない台車は20台車である。

14. 「運行しながらの台車の交換ではなく、問題の台車枠を付けた車両の運行をすべてとりやめて交換するべき」という世論もある。問題の46台車を使用している編成の運用を中止して即台車交換するべきと考えるが、見解を明らかにすること。

【回答】

板厚が薄い場合でも。きっかけとなる内部傷がなければ亀裂が生じないことは、これまでの調査結果から実証できており、安全に問題はない。ただし、念のため板厚の薄い台車については、取り替えまでの間、状態に変化のないことを確認するため、2、3ヶ月程度の周期で超音波探傷検査を行い。

15. JR東海にも34A事故と同様の事故が起きかねない台車の存在が明らかになった以上、34A事故を「対岸の火事」であるような態度をとり続けるのは許されない。事実関係と利用者の不安を払拭するための取り組みを明らかにし、実行すること。

【回答】

原因究明については、当該車両を保有するJR西日本を中心に実施しているが、当社も積極的にかかわり、今後の対応方も含めてJR西日本と連携していく。対策についてもJR西日本と情報を共有し必要な対策を検討していく。

16. 社員は34A事故に関してマスコミで報道でしかその全容を知ることができない。34A事故に限らず特に安全に関わる事故、事象については会社として社員、労働組合に明らかにすること。

【回答】

必要に応じて適切に対応する。

申第40号

のぞみ34号台車亀裂事故に関する追加申し入れ（3）

報道等によれば、柘植社長は記者会見において、のぞみ34号台車亀裂事故に鑑み、新幹線車両の異常の早期発見に向けた対策として①台車温度検知装置の増設、②指令に専門の車両技術者を常時配置し、走行中の車両状態の常時モニタリング、③新幹線乗務員への教育の充実、を行うことを公表した。

この社長の発言に関して下記のとおり申し入れるので団体交渉を開催すること。

1. 指令所で行うとされている、専門の車両技術者が行う走行中車両のモニタリングの項目について、詳細に明らかにすること。

【回答】

指令に専任の車両技術者を配置した上で、走行中の車両の機器の状態や台車温度をモニタリングできる端末を新設する。

2. 前項のモニタリングの結果を列車運行にどのように反映させるのか、明らかにすること。

【回答】

運用指令に専任の車両技術者を配置するため、モニタリングの結果は指令より速やかに運行に反映させる。

3. 指令所における「専門の車両技術者」の位置づけ、および指令員（当直長、指令長含む）との関係（指揮命令系統）を明らかにすること。

【回答】

運用指令にて当直長の指示のもと業務を行う。

4. 「新幹線乗務員への教育の充実」については「臭いや音の体感訓練」とされている。訓練内容を具体的に明らかにすること。

【回答】

2018年の4月の定期訓練の際、異臭や通常の音を体感する訓練を行っている。

5. 「新幹線乗務員への教育」については、JRCPパーサーも対象だとされ「パーサーの役割は一段と大きくなる」とも報道されている。これはのぞみ

34号事故でパーサーへの業務委託の前提が変わった、ということの意味する。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

異常時対応の委託内容に変更はない。

6. 3月17日までは、JRCPパーサーへの「臭いや音の体感訓練」は終了しないはずである。少なくとも、全てのパーサーへの十分な教育が終了するまで、新幹線の車内業務見直しは実施しないこと。

【回答】

そのような考えはない。

7. 業務委託の前提が変わった以上、新幹線の車内業務見直し施策は中止し、労働組合と団体交渉で協議すること。

【回答】

そのような考えはない。

申第42号

「のぞみ34号」台車亀裂事故に関する追加申し入れ（4）

会社は、3月9日、「のぞみ34号」台車亀裂事故を受け、川崎重工業製の台車49台を、全て小会社である日本車両製造製の台車に交換することをマスコミ報道を通じて明らかにした。

しかし、その後、14日になって、超音波検査で日本車両製造製の同型台車においても、「のぞみ34号」の台車枠亀裂の起点となった箇所と同じ「軸バネ座」の溶接部に傷がある台車が4台（JR東海2台、JR西日本2台）発見された、と新聞が報じて明らかにした。

これらの報道に関して、下記のとおり申し入れるので、団体交渉を開催すること。

1. 会社は、日本車両製造製の台車にも傷があることを、いつの時点で把握したのか、明らかにすること。

【回答】

超音波探傷及びその後の調査で判明した。

2. 報道によると、日本車両製造製台車の傷について、「傷と厚さ不足の2つがそろわなければ亀裂はできず、安全性に問題ない」とされているが、根拠を明らかにすること。

【回答】

これまでの調査結果から実証されたものである。

3. 会社が保有する新幹線車両の台車数を、製造会社ごとに明らかにすること。

【回答】

約4400台車であり、製造会社の内訳は明らかにする考えはない。

4. 「のぞみ34号」台車亀裂事故と同型の台車数を、製造会社ごとに明らかにすること。

【回答】

約3900台車であり、川崎重工製は130台車である。製造会社の内訳は明らかにする考えはない。

5. 台車枠の厚さ不足かつ傷が発見され、交換した台車の数を明らかにすること。

【回答】

5台車であるが、全て取り替え済である。

6. 超音波検査は現在も続けていると報道されているが、進捗状況を明らかにすること、また、この超音波検査は、会社が保有する全台車で実施するのか、明らかにすること。

【回答】

川崎重工製の130台車に対しては超音波探傷を実施済みであり、板厚が薄いことが確認された。台車については取り替えまでの間2、3ヶ月程度毎に今後も超音波探傷を実施する。川崎重工製以外の台車については全般検査、台車検査時に超音波探傷を実施している。

7. これまでに傷が発見された台車の数と、それぞれの走行距離を明らかにすること。

【回答】

内部傷が発見された台車は3月31日時点で川崎重工製8台、その他メーカー製4台である。安全には問題がないため、走行距離については明らかにする考えはない。

8. 「のぞみ34号」台車亀裂事故は、川崎重工の台車製造過程がクローズアップされ、問題にされている。しかし、川崎重工製以外の台車からも傷が発見され、また、車両の定期検査で亀裂が発見できなかったということは、単に川崎重工の台車製造過程にのみ問題があるのではなく、台車の設計、台車の構造にも問題があると考えられる。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

今回の台車枠、亀裂の主要因は板厚が薄かったという川崎重工の製造不良である。よって、設計、構造に問題はない。

9. 厚さ基準に満たない台車を使用している編成数を明らかにし、その編成は運用から外すこと。

【回答】

3月31日時点で基準を満たさない台車は20台車である。

対策検討・検証のため、当時の詳細を明らかにせよ！

組合：34Aの運転打ち切りを決定したのはどの時点なのか。

会社：名古屋駅で打ち切ったが、詳しい時間については持ち合わせていない。

組合：その際、移動禁は扱ったのか。

会社：異常時の手配は適切に行ったと聞いているが、本部本社で議論することではない

組合：時系列を詳細に明らかにされたい。

会社：現場の取扱いは、地方で議論すべきとの認識である。

組合：同様の事象が今後発生したときにどうするのか必要だから聞きたいのである。

会社：必要な手配を行っただけで点検をしたと聞いている。詳細は持ち合わせていない。

組合：検証をしないと、対策が出ないではないか。

会社：地方で議論してもらうのが、本筋と考える。

組合：JR西日本のことになるが、指令員が交信中に聞き逃したというのは考えられないことである。その時、東海の指令も状況を把握しようとはしていなかったのか。

会社：JR西日本で何があったのかを、ここで議論する意味がない。

組合：評価すべきことがあるのではないか。

会社：何を学びとるかは重要であるが、西日本の企業文化などは区分けして見なければいけない。

組合：指令の交信は録音されているもので検証できるのではないか。

会社：嘘をつくことを前提で録っているわけではない。

組合：東海の指令員が西日本の指令員のやりとりを聞くことはできないのか。

会社：東海はこちらの管内の事象に対応するのが業務である。

組合：小倉から問題が発生しているのに、何も把握しなかったのか。

会社：常に聞いているわけではない。

組合：異常が発生しているとも思わなかったのか。

会社：必要とあれば西日本のほうから連絡がある。当時は支障がないと連絡が

あった。

組合：回答では、京都駅発車後に車掌からの報告で対応したとのことだが、車掌は「やはり異臭がする」ということだったのではないか。異常だと判断したから対応したのではないのか。

会社：支障はないと引き継いだが、何の異臭かは判らない中で、念のため点検しようとなったということである。京都駅発車後、新大阪までの間に止める判断ができなかったのかといわれているのだと思うが、適切な対応によって名古屋で止めることができたということである。

異常時の対策が不十分！即応体制を確立せよ！！

組合：異音異臭を認めた時に、具体的にはどのように対応せよということになっているのか。

会社：このようなことについては地方で議論されたい。様々あるが、持ち合わせていない。状況によって変わると考える。

組合：今月、臭いの訓練をやっている。指令に報告した後、どのように判断するのか。

会社：状況によりけりである。

組合：台車温度検知装置を増設する計画との回答であるが、その数や場所を明らかにされたい。

会社：検討中である。

組合：ファイバースコープや超音波探傷の作業に対して、要員は付けているのか。

会社：把握していない。

組合：事故発生当時の点検では車両所社員が駆けつけることとなったが、各駅に常時配置するような考えはないのか。

会社：今回は名古屋だったので車両所から呼び出した。

組合：岐阜羽島だったらアウトだったのではないか。モニタリングの強化とはどのようなことをするのか。

会社：車両状態の詳細を指令でも見るようにして、担当者も配置する。

組合：専任者を指令に置くとのことだが、駅ホーム検査を置くべきではないか。経験豊富な人を配置し、両方あれば適切により速く対応できるのではないかと考える。より安全な方策を目指されたい。

会社：意見はうかがっておく。ソフト、ハード面で検討していく。

組合：社長の記者会見は他人事のように聞こえたが、そのような姿勢なのか。

会社：新大阪で判断できれば良かったというのは、その通りである。西日本は様々な対策を実施しているが、他人事ではないという認識である。

組合：異音・焦げ臭の訓練は、在来線でも実施されたい。

会社：この間も様々な訓練を工夫しながらやってきたが、在来線でやるかどうかは言えない。

同種事故の再発防止のため、最善を尽くすこと！！

組合：事象による損害はどのくらいだったのか。損害賠償請求は考えてないのか。

会社：損害は把握していない。賠償請求については、今後検討していくかもしれない。まずは、再発防止でしっかり対応していく。

組合：歯車箱には異常はなかったのか。

会社：異常はなかったと西日本会社から聞いているが、個別には解らない。

組合：これまでも歯車箱にトラブルが発生したことがあるので、どうだったのかとか、新型車両で形状が変わるとのことなので注目をしている。

会社：歯車箱は台車亀裂によって影響を受けたとみている。

組合：N700Sの台車には問題はないといえるのか。

会社：N700Sでは、同種の事故の発生はあり得ないと考える。

組合：個別の点について、さらに地方で対応すること。

会社：不十分なことがあれば対応する。

組合：回答を聞くと「適切に対応した」とのことばかりだが、反省点とか教訓点はないのか。

会社：会社として最善であるという対策を講じている。メーカーに、このような製造不良が発生しないよう求めていく。運行管理のことについては地方で議論したい。

以 上