

## 「のぞみ 34 号」で発生した重大インシデントに関する見解

2017 年 12 月 11 日、東海道新幹線名古屋駅に到着した「のぞみ 34 号」で重大インシデントが発生した。「のぞみ 34 号」は山陽新幹線博多駅を出発後、乗務員からの異臭や異音の報告がありながら、指令は「走行に支障するものではない」と判断し運転を継続したのである。その後京都駅付近でも異臭を認め、名古屋駅での車両床下点検で歯車箱付近の油漏れと台車枠に亀裂が発見された。亀裂は台車枠の破断寸前にまで及び、このまま走行していれば「のぞみ 34 号」は脱線転覆し 1,000 人以上の犠牲者が発生する可能性があった。

J R 東海労は会社に対して、直ちに「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」（申第 29 号）、「台車枠入念点検の実施に関する申し入れ」（申第 30 号）を行い、事故の解明と対策などを明らかにすることを求めている。

今回の事故原因はいまだ明らかになっていないが、東海道・山陽新幹線では、これまでも「ひかり 291 号車輪固着事故」、「ひかり 238 号モーター脱落事故」、そして「のぞみ 56 号」「ひかり 515 号」「のぞみ 31 号」と続発した「歯車箱破損事故」のように、列車が脱線転覆する危険のある重大インシデントが発生している。

今回の重大インシデントの問題点は、第 1 になぜ列車を止めることができなかつたのかである。「のぞみ 34 号」の場合、異臭・異音に気づいていながら約 3 時間も運行した。これは会社が運行優先の姿勢を貫いているがために、乗務員には危険を感じ列車を止めた場合や、点検の結果何も問題が無かった場合に懲罰や再教育があるのではないかという不安が常につきまとっているからである。今回、J R 西日本の責任を問う報道がされているが、異常を感知する報告を受けながらも名古屋駅まで運転させた J R 東海も運行優先としていたのは間違いなく、これは過去の事故を教訓化する姿勢が全くなかつたということである。安全は人間の五感によって守られるということを会社は再認識するべきである。

第 2 になぜ台車枠に亀裂が入るまで異常を発見できなかったのかである。会社は 1995 年、2005 年に新幹線電車の台車検査、全般検査の周期延伸を行い、さらに 2016 年には N700 系の交番検査周期延伸を行った。そしてさらなる検査周期延伸を目論み、現在では台車検査周期を 100 万 km、全般検査周期を 200 万 km とする試験を営業車両で行っている。J R 東海労はこうした検査周期の延伸により異常が発見できなくなっていると考え、台車枠の亀裂という今までにない事故をうけて検査周期を短縮し、より緻密な検査を行うべきである。

第 3 に徹底した原因追求とそれを労働組合と全社員に説明することである。会社は労働組合と全社員にこの事故についての詳細をいまだに明らかにしていない。職場ではいたる所に「安全最優先」というステッカーが貼り出されているが、こうした会社の姿勢こそ「安全最優先」を否定するものである。会社は事故の詳細と対策などを労働組合と全社員に早急に明らかにするべきである。

私たち J R 東海労は台車に起因する事故が多発していることに大きな危機感を持つ。しかし会社にそのような危機感はあるのか。乗務員の報告を軽視することや、効率第一の車両検査体制、事故の詳細と原因を隠蔽し社員に責任を転嫁する姿勢に問題があると考え、J R 東海労はこうした会社の姿勢を糾し「危険を感じたら列車を止める」という職場風土をつくり、鉄道の安全を再確立するために奮闘する。