かべ新聞

２０１８年８月３０日
第２２１号
東京第一運輸所分会

安全に対する東京、大阪の温度差！

　お盆輸送中に山陽新幹線走行中の23Aが緊急停止し、床下点検をおこなった。車掌一斉放送では「床下点検に30分を要する」と言っている。当日乗務していた乗務員は「床下点検に30分？」と思った。23Aはその後、最徐行で運転再開し上下線で大幅な遅延となった。

　翌日、大阪の運輸所では「再周知」の掲示が出された。掲示の表題は「N700系故障ポップアップ『駆動系異常』表示の取扱い」である。乗務員はこの掲示で昨日の遅延を知ることになる。大阪の指導科の安全に対する認識の高さ、迅速な周知に感服するしだいだ。

　対する東京では掲示すらせずに一切を明らかにしていない。どうして掲示に出すなど明らかにしないのか？乗務員の「機器取扱不良」をはじめミスなどは即刻掲示にするが「車両故障」については口が重たくなる。またある時は「常に故障表示が出た時を想定して乗務するように」という。ならば今回の故障も頭に入れておく、いい教材ではないのか？ところで駆動系異常について東京の指導科は「過去に掲示で出しているから」と思っているのでは？確かに過去に掲示に出ていたが大阪の掲示を見て過去の掲示とちょっと違うぞ。今さら東京の指導科は掲示を出しづらいから小文字にして書こう。

※停止すると駆動系異常の表示は消える、停止するまでに号車を確認すること。故障履歴に「駆動系異常」の表記は残らない。だって！聞いてないよ～