

## 34A台車枠亀裂発生事故 当事者としての責任を持つ！

### JR東海にも不良台車が46台存在する！

報道によると、JR西日本は2月28日、のぞみ34号・K5編成の台車枠亀裂発生について「亀裂ができた台車枠は軸バネ座を溶接する底面が最も薄いところで4.7ミリしかなく（基準は7ミリ以上）溶接部から亀裂が発生した」などと発表しました。製造した川崎重工も鋼材を削ったことを「現場の班長が製造上の注意事項などに反した」などと発表しました。

JR西日本は「運輸安全委員会の調査に全面的に協力する」という姿勢を示しつつも、運輸安全委員会から何も公表されていない段階で「亀裂の原因はメーカーにあり」と言わんばかりの発表をしました。これこそ原因究明より責任追及の姿勢の表れだと思います。

さらに報道によれば、JR東海にも厚さ不足の台車枠が46台あり「今年末までに交換を終える。それまで超音波検査や目視などで亀裂の有無を確認し、安全を確保する」とされています。会社はのぞみ34号事故発生以降、事故に関して全くといっていいほどコメントしていませんし、JR東海労の労使協議の申し入れに応じません。印象に残っているのは、柘植社長の「（JR西日本には）新大阪で点検してほしかった」という発言くらいです。K5編成がJR西日本の車両だからだと思われませんが、JR東海にものぞみ34号と同様の事故を発生させかねない台車が46台存在していることが明らかになった以上「JR西日本のことだから」は通用しません。不良台車46台の交換が終わるまでの対策を、JR東海として利用者にきちんと公表するべきです。また車両職場では、理由を明らかにしない「入念点検」が社員に指示されていますが、不良台車が存在する以上、それを明らかにしたうえで、どこをどのように入念点検するのか具体的に指示をするべきです。

JR西日本と川崎重工は「台車製造過程で鋼材の削り過ぎ」が直接的原因としていますが、のぞみ34号事故では、異音・異臭を感じながら列車を止められなかったことがもう一方で問われていることです。「危険と思ったら止める」と言うのは簡単ですが、実際に列車を止めるのは勇気がいることです。亀裂発生の原因の公表したことで、この事故を過去に追いやるのではなく、なぜ列車を止められなかったのか、会社の姿勢、職場の雰囲気、労働の実態、乗務員あるいは指令員の心理など、様々な角度から掘り下げるのが真の原因究明だと思います。

JR東海労はあらためて、のぞみ34号事故に関して会社に申し入れを行います。