

のぞみ34号台車枠亀裂発生事故

亀裂発生のメカニズムは把握できているのか？ 継ぎ手温度上昇、なぜ今頃公表なのか？隠蔽か？

のぞみ34号台車枠亀裂発生事故について、2月28日の報道でJR東海にも厚さ不足の台車枠が46台存在することが明らかになりました。さらに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」「記録した継ぎ手の温度は基準内だった」「JR東海はこの問題を受け、（略）基準温度を低く変更した」などと報道されました。

会社は新幹線車両をJR西日本と共通運用しているのにもかかわらず、のぞみ34号事故を「対岸の火事」であるような態度をとり続け、社員に情報発信をしていません。「継ぎ手の温度上昇」についても、社員に明らかにせず、取材がなければ公表しなかったのでしょうか。そしてなぜ事故から約2ヶ月も経過した今頃の公表なのでしょうか。

さらに報道によれば「JR東海は（鋼材厚さ不足の台車）を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」としています。しかし、その方針は現場には全く伝わってきません。車両職場では理由を明らかにしない「入念点検」が指示されるばかりです。会社が不良台車の付いた車両を走行させながら（運用から外さないで）順次交換していく方針ならば、社員に対してその理由をきちんと説明し、具体的な安全確保対策を示し、協力を要請するべきと考えます。

ところで「異変の兆候を見逃すと大事故に直結する。運行しながらの台車交換ではなく、問題の台車を付けた車両の運行をすべてとりやめ交換するべき」という世論もあります。このような世論にはどう答えるのでしょうか。「超音波検査で鋼材に傷が見つからなかった台車はすぐに亀裂は生じない」との判断から運行を継続しつつ順次交換を進めるようです。しかし、どこまで亀裂発生のメカニズムが把握されているのでしょうか。危険は想定外のところから忍び寄ってくるものです。「安全最優先の行動」という指針に照らせば、不良台車を装備した編成の運用を中止して交換を優先するべきです。

JR東海労は、申第29号（12月14日）、申第37号（3月5日）に続き、のぞみ34号事故について団体交渉を会社に申し入れます。