

パーサーに異音・異臭対応をさせるのか！教育はどうする？ 安全確保業務は直営社員で対応するべきだ！

JR東海柘植社長は記者会見で、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乗務員への教育の充実、を発表しました。台車温度検知装置の増設は、申39号で要求しているところですが、「ハード、ソフト両面でさらなる安全の向上に努めたい」というのであれば、労働組合の申し入れに答えて、温度上昇があったとされる「のぞみ34号」の前運用の「のぞみ15号」では何が起きていたのか、新大阪から名古屋間での運転士、車掌、指令のやり取り、車内の状況、名古屋で運転中止を決めた根拠などを明らかにしたうえで、このようなハード、ソフト面での対策を取ることを説明し、協議するべきだ考えます。

パーサーへの教育は終了するのか？

「乗務員への教育の充実」については、東海道新幹線全乗務員に対して、機器に異常が発生した場合の臭いや音の体感訓練を実施するといった内容です。そしてこの訓練は、JRCPのパーサーにも実施するというのです。そして「パーサーの役割は一段と大きくなる」とも述べられています。ということは、パーサーにもものぞみ34号事故のような車両に異常が発生したときは、音、臭いから列車を止めるか運転継続させるか判断させるということです。昨年10月1日からJRCPに「異常時対応業務」を委託しましたが、JR東海労新幹線地本、新幹線関西地本に提示した「お知らせ」（パーサーへの委託業務範囲拡大）には「異音・異臭の対応」など謳われていません。今回の台車枠亀裂事故を受け、新しい業務を付加・委託するという事ではないでしょうか。

車内業務見直しは中止するべき！

3月17日から新幹線車内業務の見直しが、その是非は別として実施されます。それまでにパーサー全員に「異音・異臭の対応」の訓練を受けさせるのですか？できるわけがありません。4月から体感訓練を実施するという事ですから、3月17日時点ではパーサーには異音・異臭対応ができないということになります。そして、パーサー全員に体感訓練が終わるまで、異音・異臭の対応ができるパーサーが乗務する列車と乗務しない列車が混在するのです。これで新幹線の安全が確保できるのですか？安全を確保する業務は委託をやめ、駅からスタートして鉄道業務の経験を積んだ直営の車掌が対応するべきです。少なくとも全パーサーに異音・異臭対応教育が終わるまで、車内業務見直しは中止するべきです。

のぞみ34号事故という新たな事態が発生した以上、新幹線車内業務見直し施策はいったん中止し、労働組合とあらためて協議するべきです。