

## 不可解な運行管理、安全対策は不十分、多くが対立 「のぞみ」34号台車亀裂事故関係の業務委員会

「のぞみ」34号台車亀裂事故関係の申し入れ（申第29、30、37、39、40、42号）に対する業務委員会が5月1日、開催されました。冒頭、組合側から、団体交渉の開催を申し入れているが、業務委員会にしたことについて抗議しました。

約1時間にわたり申し入れに対する回答がされましたが、会社は不誠実な回答に終了しました。組合側から、事実関係の確認を行うため、「のぞみ」34号の名古屋駅停車時における移動禁止合図掲出の有無、いつの時点で運転取り止めを決定したのかなどを質問したとたん、会社側委員は突然顔色を変え、キツツキのようにトントンと何度も机を叩き「適切に判断した」「本部・本社間でやる議論ではない」と、声を張り上げました。組合側から「そんなにムキにならないで静かに話そう。お互いの事実関係の認識がずれていたら、本当の対策は取れない」と、エキサイトしていた会社側委員をなだめました。この態度には、「会社は何か知れては困る重大な事を隠しているのではないか」と感じ取らざるを得ません。

JR西日本の指令員が乗務員との無線交信で、車両の異常の報告を受けたことに対して、会社は「走行に支障がないとの連絡を受けたから運転を継続させた。念のため乗務員に車両状態の確認を指示した。西日本管内での無線交信を聞くなど、東海の指令員は暇ではない」と、運行管理の正当性を主張し、非を認めませんでした。

基準を満たさない川崎重工製の46台車については、本年12月末までに取り替えを行う反面、会社は「安全上問題ない」として取り替えるまでは現行通り運行させるという、安全より運行優先の姿勢を押し通しました。

会社は対策として、台車温度検知装置の増設、指令所に車両技術専任の社員の配置、乗務員に対する臭いの体感訓練などを説明しました。JR西日本では、専門の社員を現場に配置する対策を取りました。本部は「指令所にいても臭いや音は判らない。現場に配置すべき」と主張しました。

また、JR西日本では、何か異常があれば列車を停止することが許されていますが、東海の場合、異臭がしても乗務員の判断で列車を停止することが許されません。本部は異臭を感じても列車を停止するようにすべきだと主張しました。