

「のぞみ34号車両故障」に関する 業務委員会開催！

会社の安全への認識を問う！

- = 名古屋駅までの最寄り駅で安全確認すべきだった！ =
- = 緊急出動指示後も最高285km/hの速度で乗客を乗せ
たまま営業運転を継続！ =
- = 名古屋駅で発車態勢にあった「タイムラグ」は危険が
潜んでいた！ =
- = 具体的な入念点検の指示は12月21日！ 何と10日後だ
った！ =
- = 入念点検は、必要な要員をつけず通常の見査体制で
実施！ =

「新大阪で点検して欲しかった」って言ってる場合じゃない！ 自分の会社の安全確保は大丈夫か！？

4月19日、地本は「のぞみ34号車両故障」に関する3件の申し入れについて関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、浦谷副委員長、下茂業務部長、宮内組織部長、笹田法対部長、渡辺組織担当部長。会社側は、濱田人事課担当課長、出口運輸課課長代理、塩崎車両課課長代理、清水人事課係長でした。

20

34

2

017 12 15

《 会社の回答 》

1. 各種報道によると34Aが博多駅を発車し、名古屋駅に到着するまでの間に複数回に亘り旅客等から異音、異臭の報告、車内の状況、車内での乗務員の対応などが報道されているが、会社として現時点把握している事故を起こした編成名や部位、故障の状況などの詳細を全て明らかにすること。
- 【回答】他社の事象の部分については、地方は回答する立場ではないが、K5編成13号車No.2台車において、台車枠の側バリの亀裂、継手の変色及びグリスの漏れ、歯車箱等の台車周辺への油脂の付着が確認されたと報告を受けている。

2. 小倉を出発した13:50頃、乗務員が焦げたような臭いに気付いていたと言われている。乗務員間、指令には報告があったのか明らかにすること。

【回答】 JR西日本から、小倉駅発車後、乗務員が焦げたような臭いを確認したため、指令報告したと聞いている。

3. 福山～岡山間、走行中、女性車内販売員から「もやがかかっている」と乗務員に伝えたといわれている。乗務員間、指令には報告があったのか明らかにすること。

【回答】 JR西日本から、福山～岡山間走行中、乗務員が13号車客室内でもやがかかっていることを確認し、岡山到着前に指令に報告したと聞いている。

4. 報道等によれば「岡山駅から車両保守担当者が34Aに乗り込み調べた」「13～14号車でモーターがうなるような異常音を確認したが走行に支障が出る音ではないと判断した」とされている。このことは事実なのか明らかにすること。

【回答】 JR西日本から、34Aに岡山駅から乗車した車両保守担当者が指令に新大阪駅での床下点検実施を提案したが、指令員がその旨を聞き逃した結果、運転には支障しないと判断したと聞いている。

5. 新大阪駅で、JR西日本の乗務員からJR東海の乗務員が引き継いだ際の「運転状況」「車両状態」「車内状況の内容」を、運転士と車掌についてそれぞれに明らかにすること。

【回答】 (5、6項を一括回答) JR西日本から「異音等が発生しているが、走行には支障がない旨」の情報を受けている。

6. JR東海の指令員は、JR西日本の指令員から博多駅発車以降の34Aの状況についてどのような引き継ぎを受け、どのような協議を行ったのか明らかにすること。

7. JR西日本の指令からの引き継ぎを受け、新大阪駅以降も34Aを運転継続させる判断をした根拠を明らかにすること。

【回答】 JR西日本から「異音等が発生しているが、走行に支障がない」の情報を受け、当該編成が新大阪駅を発車後、念のため当社車掌に、異臭の確認指示を行っている。その後、車掌が京都駅発車後に異臭を感じ、直ちに指令が車両所社員を名古屋駅に緊急出動させ、車両の点検を指示し、点検の結果、速やかに前途運休にしたものである。

8. 新大阪駅を発車して以降、車掌による巡回で異常な音を確認されている。異常が確認された時刻、部位と異常な音の具体的な音量、種類を明らかにすること。

【回答】 京都駅発車後「16:19頃」、13号車デッキで乗務員が焦げ臭と、13号車配電盤付近から「キーン」音を感じたため、乗務員は京都駅から米原駅走行中、「16:34頃」に指令に報告し、指令は名古屋駅での係員点検を指示した。

9. 名古屋駅における34Aの車両点検担当者と、34Aの運転打ち切りを判断した根拠と担当者を明らかにすること。

【回答】 名古屋駅での車両点検の結果、13号車No.2台車より、油漏れを認めたとの報告があり、その報告を元に指令が判断し、運転打ち切りを判断した。

10. 新幹線車両の台車に亀裂が発生したことについて、会社の認識を明らかにすること。
【回答】原因究明については当該車両を保有するJR西日本を中心に実施しているが、当社も積極的に関わり、今後の対応も含めて、JR西日本と連携していく。対策についてもJR西日本と情報を共有し、必要な対策を検討していく。
11. 亀裂が発生した台車、大歯車、小歯車、ベアリング、コロの製造会社、製造年月日を明らかにすること。
【回答】台車枠の製造メーカーは、川崎重工製で、製造年は2007年と報告を受けている。
12. 現在、大阪仕業検査車両所において「台車の入念点検」が業務として指示されているが、アリスを使った指示においてはT車の点検は除外されている。T車を除外している理由を明らかにすること。
【回答】事象発生直後はM車の点検を最優先に指示したものであるが、その後T車についても点検を指示し、12月14日時点で点検を全て完了し、異常のない事を確認している
13. JR東海所属の車両で、今回亀裂が発生した台車と同条件の台車についてどのような点検を行ったのか。また、その結果を明らかにすること。
【回答】事象発生後速やかに緊急点検を実施し、当社所有の全135編成、及び予備台車の約4,400の台車について、12月14日夜をもって異常がないこと確認した。さらに、当社保有の川崎重工製の台車について非破壊検査等で確認した結果、安全に問題がないことを確認した。
14. 過去にも歯車箱破損事故が多発し、今年1月にはのぞみ31号で歯車箱の破損事故が発生した。JR東海労は事故発生の都度、車両の検査周期延伸に疑問を呈してきた。会社は「安全上問題はない」との主張を繰り返してきたが、ついに台車に亀裂が発生する事態となった。更なる全般・台車検査周期延伸をにらんだテストカーによる走行試験を即刻中止すること。
【回答】(14、15項を一括回答) そのような考えはない。
15. 日本国有鉄道時代からJR移行後に延伸された台車検査と交番検査の検査周期を元に戻すこと。
16. 今回の事故が、「重大なインシデント」に認定されたことについて会社の見解を明らかにすること。
【回答】(16、17項を一括回答。10項目の回答と同じ)
17. 今回事故を起こしてしまった車両はJR西日本所属(N700系・K5編成)と報道されているが、今回の申し入れに対して「安全最優先」を標榜するJR東海として「他社に所属する編成」旨をもって回答を控えることがないようにすること。
18. 今回事故を起こしてしまった車両はJR西日本所属(N700系・K5編成)と報道されているが、神戸製鋼所のアルミニウム・銅製品データ改ざんの部品とは因果関係はなかったのか、会社の認識を明らかにすること。

【回答】本事象との関連はないものと考えている。

19. 2017年1月25日に発生したのぞみ31号（K-10編成）の車両故障は、全般検査から14ヶ月、今回の編成は全般検査から10ヶ月経過した編成であった。このことから、全般検査との関連性が考えられる。会社の見解を明らかにすること。

【回答】全般検査は平成29年2月21日にJR西日本で実施しており、他社の検査についてコメントする立場にはない。

20. 博多総合車両所での検査体制に、車両故障の原因があると考えられる。全般検査の検査体制を明らかにすること。また、ここ10年以内に変更になった検査体制・内容があれば明らかにすること。

【回答】他社の検査体制についてコメントする立場にない。

21. 今後このような事故は発生したときは、速やかに労働組合に報告すること。

【回答】必要に応じて適切に対応する。

以上

22 34

2017 12 15

《 会社の回答 》

1. 東海道新幹線の車掌を削減する提案を即時中止すること。

【回答】（1、2項を一括回答）そのような考えはない。

2. 安全を守るため、車掌の現乗り組み体制を継続すること。

以上

28

2018 2 28

《 会社の回答 》

1. 「のぞみ34号」の事象は、会社としてどのように受け止めているのか、具体的に明らかにすること。

【回答】（1、6項を一括回答。申20号の10、16、17項の一括回答と同じ）

2. 「のぞみ34号」を新大阪から名古屋まで徐行もせず運行した事実は極めて危険な事象であったと考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】（申20号の7項の回答と同じ）

3. 「のぞみ34号」の異音、異臭に関する情報は、会社としてJR西日本とどこまで共有していたのか明らかにすること。

【回答】（申20号の5項の回答と同じ）

4. JR西日本が定めた「安全孝動計画」に関する会社としての見解を明らかにすること。

【回答】（4、5項を一括回答）JR西日本の安全孝動計画の内容について、当社と

してお答え出来る立場にはない。

5. JR西日本「安全孝動計画」の中の「安全の追求に向けて」の3項に、「危ないと感じたとき」は列車を止めることに加え、「安全が確認できないとき」について「迷わず列車を止める」と安全確保のための具体的行動を明記している。この明記に関して会社としての見解を明らかにすること。
6. 会社として、JR西日本との「危ないと感じたとき」「安全が確認できないとき」「迷わず列車を止める」認識、判断を共有して運行することが安全確保に不可欠であると考え。会社として、JR西日本と共有しているのか明らかにすること。
7. 会社は「危ないと感じたときは列車を止めること」、「安全が確認できないとき迷わず列車を止める」認識、行動については社員にどのように指導・教育しているのか具体的に明らかにすること。

【回答】JR西日本の安全孝動計画の内容についてはお答え出来る立場にないが、当社としても安全を最優先に焦げたような臭いや煙があった際には、乗務員が発生箇所の特定と、状況を把握し、指令に報告。指令は、車両モニターや乗務員からの情報を元に発生源の特定及び振動や異音の確認を行い、台車に異常がある恐れを認められた場合は床下点検を実施する。これらはマニュアルに定められており、現在もしっかり教育を行っている。また、異音や異臭に限らず、車両や線路などに異常が発生した場合には、躊躇なく列車を止めるように乗務員養成や職場でのOJT、定期的な訓練等で繰り返し教育を行っている。

以上

《 議論 》

組合：歯車箱の破損状況は確認してるのか。

会社：異常はなかった。

組合：大歯車、小歯車は異常はなかったのか。

会社：今日は持ち合わせてない。

組合：西日本からの報告はないのか。

会社：WNまわりのグリス漏れはあった。回転する行為が確認出来ていれば異常なしになる。

ギヤケースの状況は何故、開示しないのか！

組合：台車の各部署の写真は見てるのか。組合には開示しないのか。

会社：運輸安全委員会が調査してる。我々も全部見てない。

組合：西日本の調査ではGKの中を開けて調査してるはず。

会社：開けてると思う。中はどうだったかは聞いてない。今回は亀裂が異常であって他は問題ないと見てる。

組合：どちらが先に起きたのか。油漏れが先で継ぎ手の異常から亀裂に至ったのか。

会社：台車亀裂が先だと認識してる。亀裂が発生することで車軸の位置がずれた。

組合：台車温度検知装置について、前日ののぞみ15号で台車温度が40度に至っていたとマスコミで報道された。走行中に10度上がった認識は。

会社：誤差の範疇である。異常ではないとする温度差。結果的にデータを見ると若干高い値を示していた。

組合：データはいつまでのが残ってるのか。
会社：過去のデータを遡ればあるが、今は手元にはない。
組合：規制値は何度か。変更したのではないのか。
会社：規制値が何度というものはない。規制値を見直してもう少しシビアにみる。
組合：何度なのか。
会社：編成の固有値がその日によって変わる。気候や時間にもよる。

台車の故障！会社はあまり気にならないのか！

組合：本日は資料も出ない、GKも異常なかったとかの会社の説明を聞いてるとあまり気になってないように感じられる。認識の一致が計られないと議論にならない。
組合：台車温度検知装置は、2005年の社内誌によると名古屋駅付近にあるようだがどうなってるのか。
会社：技術開発として設置したもの。撤去してる。
組合：該当の編成は東京の仕業検査で異常がなかった。温度が10度高かったのは何らかの危険信号を発していたと見れるのではないのか。
会社：結果から言えば、何らかの予兆があったのではないかという推測は出来る。それをもって亀裂があったとは断言は出来ない。

前日から台車温度上昇！これは危険信号だ！

組合：組合としては、何らかの危険信号だったという認識だ。
組合：何度と決めてるのか。
会社：温度だけで決めてない。
組合：JR西からの引き継ぎで、指令のフローは同じだが、指令の中の引き継ぎはどのような形で行うのか。
会社：指令所内で行う。
組合：保守担当者を岡山から乗車させていることは、東海の指令はその時点で把握していたのか。
会社：引き継ぎで異常がないと引き継いでいる。
組合：保守担当者と西の指令員とのやり取りは、東海の指令員と共有できないのか。
会社：時と場合による。逐一、どこでどんなやり取りをやっているのかは聞ける環境ではない。
組合：検査担当者が3名も乗車するぐらいの事象だが、これだけの引き継ぎで済むのか。
会社：西日本が判断して運転には支障がないとして引き継いだという事実。
組合：引き継ぎは司令長どうして引き継ぐのか。
会社：大きな時は指令間協議を行う。基本的にJR西日本が異常がないと判断している。
組合：何故、念のために車掌に確認させたのか。異常がなければいらぬはず。
会社：東海の指令が気になったので指示したと考えられる。
会社：組合の委員が言うように、仮に東海の指令が西日本のやり取りを全て聞いていれば同じ判断したか違う判断したかは分からない。西日本から言われてるのは、異音が発生したが異常がないということだけ。

米原駅、岐阜羽島駅での安全確認は出来たはず！

組合：京都駅を発車して異臭を確認した後、米原駅で床下点検できるチャンスがあったが、何故しなかったのか。
会社：何キロ付近で何の話しを聞いたとかは分からない。
会社：乗務員と指令は正確な状況を伝えることに尽きる。その時、東海の車掌は通常と違

う音がしてると報告して指令が判断していく。沿線に地上の係員を配置してるなら直ぐにでも止めて点検すればいいが、それが現実的かどうかと。その場その場で正確な状況を伝えて正確な判断をしていくことが鉄道運行の大前提。それに基づいて名古屋で車両所の社員に点検をさせる判断をしたということ。

経験豊富な乗務員である組合側委員が断言！考え方が甘い！

組合：その考え方は甘い。経験上、甘かったと思う。この事故以降、当時、下りのぞみ号の中乗り車掌で乗務した時、名古屋から検査担当の社員が2名突然乗車してきた。乗務員は何も知らされていなかった。事情を聞くと屋根上から異音がしてるので確認のために乗車したというのが、詳しく聞くと2～3日前からその報告が指令に上がっていたということ。検査担当者として指令とで米原駅に臨時停車させて点検を行った。乗務員に事情を知らせてないことは問題で申し入れもしたが、対応としては早い対応だったと思う。こうした判断が出来るはずだから当時、34Aも米原で止めて検査できたはずであり、直ぐに止めなかったのは甘いと言える。

会社：その話としての因果関係で甘いということが分からない。

組合：米原で止めずに名古屋まで運転させた判断が甘かった。

会社：甘かったかどうかの話はしない。米原駅で止めようと思えば、物理的に信号を出せば止められた。しかし、当時の指令が名古屋で検査する事の判断をしたという事実を述べたことに対して甘かったということではない。

組合：どういう見解なのか。

会社：車内で起きていることを正確に迅速に東京の指令所に報告して、その情報の中でいかに正しい判断を指令がすることを高めることが一般論として話をしてる。それを甘いとは思わない。

組合：その辺は対立である。

組合：京都を出てから車掌とは点検するようにとのやり取りはあるが、運転士に対する指令とのやり取りはなかったのか。

会社：運転士は走行中は異常を認められなかったとのこと。

組合：それは指令からの問いかけか。

会社：運転士は異常があれば報告するようになってる。

組合：運転士から報告するようになってるが、指令からの報告はなかったということ。

組合：(申20号7項) JR西日本指令からの引き継ぎはどの時点での引き継ぎか。

会社：新大阪到着前。

組合：新大阪の到着前にやり取りがあったということ。

会社：そうだ。

組合：直ちに緊急出動させたとあるが、どの時点か。

会社：時系列までは分からない。言葉の意味は、直ぐに指令が判断して緊急出動の指示をしたという意味。

組合：緊急出動して名古屋車両所から名古屋駅までに要する時間はどれぐらいか。

会社：交通量にもよるが、20～30分ぐらい見てる。

組合：いつも通勤してる方に聞くと、1時間ぐらいかかると聞いているが。

会社：それはない。

会社：相当早かったらしい。

組合：名古屋車両所の社員が名古屋駅に着いて床下点検したとの回答であるが、マニュアルは指令から運転士に伝えて、伝えたことを指令から聞いて床下点検となる。

会社：運転士は、到着した直後に床下点検を行うので移動禁止の指示を指令から受領して

対応してるので、そこは抜かりなくやってる。

組合：移動禁止合図器が赤になって床下点検を行ったのか。

会社：移動禁止合図器がどうだったかは分からないが、運転士の報告は移動禁止の合図を受領したと、車掌はU B Sを扱って列車を止めるなどちゃんとやってる。

組合：運休は床下点検を行って床下点検で亀裂を見て判断したのではないのか。

会社：油が飛散しているのを見て走行に支障ありと指令に報告して判断した。この時点で亀裂は見えていない。

組合：亀裂はどの時点で発見したのか。

会社：17時頃、床下点検を行って油漏れを確認し運休と決めた。営業時間帯なのでそれ以上の調査は出来ていない。夜間、名古屋車両所の仮搬送台車を履かせて取り込むために取り付けつつ台車の状態を見てる際に、亀裂があるとその時点で発見した。

組合：発見した時間は何時か。

会社：時間の資料はない。

組合：乗務員への移動を禁止する指示はどの時点であったのか。

会社：運転士は名古屋駅到着して直ぐ、1～2分後だと聞いている。

組合：乗客からドアが閉まったということを知っている。閉まってないのか。

会社：ドアは閉まっている。

組合：ドアが閉まっているということは、駅員から乗降終了合図が車掌に送られてその合図によって車掌がドアを閉めたということになる。

会社：戸じめが点いたのは運転士が移動禁止指示を受領してからだと聞いている。受領してからドアが一旦閉まっているが、その時は既に移動禁止の指示を受領していた。

組合：到着してドアが開いて乗客が降りる、駅員は発車時刻が来たら乗降終了合図を送る。その時、移動禁止合図を駅員が確認してたら乗降終了合図を送らないのではないのか。

会社：タイムラグがある。駅のホームにいる社員まで伝達を同時に伝える場合、多少タイムラグが発生する。まずは運転士に対して列車を止めることが大事。

会社：まずは、運転士に指示し、停止手配が取れた後に床下に降りてくる。

組合：車両所の社員はその時点では床下には行ってないのか。

会社：行ってない。

名古屋駅で発車態勢にあった！「タイムラグ」に危険性があった！

組合：タイムラグっていうところに危険が潜んでいる。発車時刻が寸前だった状態でドアが閉まっていたということが危険な状態があったということ。

会社：危険な状態というのはなにか。

組合：ドアが閉まり、発車時刻がきて信号が出れば運転士はノッチを入れる。

会社：出来ない。移動禁止が出てくる。

組合：そこはタイムラグって言うてるんで、ハッキリしてない。

会社：側引戸が閉まる前に先に移動禁止を受領してる。

組合：経営協議会の時にも組合側から言ったが、乗客で乗っていた人から聞いたら、ドアが閉まって発車しようとしたが動かないと、また再びドアが開いてこの列車から降りて下さいと言われて切符の払い戻しを受けたと聞いた。その質問には誰も答えなかった。

会社：何度も説明してる。側引戸が閉まる前に移動禁止を受領してるのでドアが閉まっても列車は動かない。

組合：しくみはそうだ。タイムラグがあると言うてるので危険が潜んでいたということである。

会社：潜んでない。

組合：微妙である。停車時間1分30秒の間で運転士は指令からの電話に出ない可能性もある。

会社：安全の議論に仮定の話と最初からヒューマンエラーを前提とした議論は出来ない。

組合：戸じめが閉まる前に直前に移動禁止したから大丈夫というのはハッキリしてない。確実か。

会社：確実である。

組合：点検中、乗客は乗ったままか。

会社：そうである。点検して異常がなければ発車となったであろう。

会社：私たちは事実確認を元に真摯に回答している。あくまでも分かった事実に対して、仮定の話は本質的でないと思う。

組合：緊急出動させたなら、運転士、車掌には名古屋駅で検査担当が床下点検をするからと予め言える。車両所に緊急出動を命じたけど、名古屋駅に着く時間が分かってないはず。

会社：34Aが名古屋駅に着く前に、検査担当が名古屋駅のホームに上がった。列車が入線してくるときに異音がしていることをまず確認してる。その時点で指令に報告した。つまり床下点検が必要という判断が必要だった。車両検修社員から床下点検をするべきであると申告を上げている。指令は分かったと、停止手配を取りますということで先ほどの事柄につながる。

組合：検修社員はどこで音を聞いたのか。

会社：13号車付近で、何か聞こえるかもという想定で待っていた。

組合：担当の乗務員には、どうなるか分からないが名古屋駅で検修社員が確認することぐらいは言ったのか。

会社：車掌には伝わっていたと思う。運転士に伝わっていたかの資料がない。

組合：先ほどから言ってるが、乗客で乗り合わせた友人が何で発車しないのかと言っていたんで車掌の車内放送もなかった。事実が伝わってなかったのではないのか。危険が潜んでいたんだ。

会社：何の危険ですか。安全に対して委員が拘るなら、こちらも安全に対して譲らない。

組合：発車する条件が整っていたと言ってる。

会社：発車はしない。ヒューマンエラーを前提にして仮定の話をしていても本質的でない。

組合：そこは今日、初めて聞いた事だ。

組合：安全サイドで譲れないというなら、どこかの駅で停車しておくべきだ。

会社：それと安全の議論は違う。

緊急出動指示後も徐行もせず運転継続！ 一歩間違えば！

組合：じゃもっと言いましょうか。名古屋駅まで何故、通常の営業運転の速度で運転したのか。何故、速度を落として徐行しなかったのか。

会社：その時点で徐行しなかったことが安全を脅かす事なんですか。

組合：脅かす。結果から見るべき。

会社：結果から見て安全を語らないで下さいと先ほどから言ってるじゃないですか。

組合：キーンという音で緊急に点検しようとして指示するぐらいだから、最低徐行して米原で点検するべきだった。

会社：じゃ委員は指令になってそういう判断すればいいじゃないですか。

組合：そうする。するべきだ。これからも乗務するので速度を落として下さいと言う。

会社：判断するのは指令です。

組合：指令の責任を問いますよ。

会社：乗務員として正確且つ迅速に正しい情報を指令に上げることにご尽力頂きたい。

組合：一番いいのは止めるべきだ。

会社：そうです。車を運転しない議論と一緒にです。自家用車を運転しない人はいっさい交通事故を起こしませんが、という議論と同じです。

車の運転と同じ！異常を感じたら直ぐにブレーキをかける！

組合：運転してる人がタイヤに変な音がしたらブレーキをかけるのは当たり前。そういう議論だ。

会社：色々危険であると言われるのも分かる。会社として事実後判断した。こうすればいいという改善点があるというのもその余地はある。

組合：亀裂した台車の製造年月日の回答はあったが、大歯車、小歯車、コロの回答がない。

会社：他のものについては異常がなかったので敢えて回答は控えた。

組合：異常がなかったから言う必要ないという姿勢か。

組合：入念点検の指示で何故、T車の検査を除外したのか。

会社：13号車がM車だったから。M車をやってくださいと指示してる。その後、亀裂が発覚したのでT車も一斉点検の対象にした。

組合：入念点検の指示をするとき、こういう事象がありました、今回なら亀裂、油漏れがありました、名古屋で運転打ち切ったとかの説明はしてない。何故しないのか。

会社：・・・(無回答)。

組合：普通説明する。

会社：必要なことを伝えている。

組合：言っていない。

会社：どこの部位を見て下さいということは言ってるはず。

組合：ない。全然言っていない。

入念点検の具体的指示は、何と10日後の12/21！

組合：正式に出たのは、12月21日。これが正式な入念点検の指示だ。

会社：紙が出たのはね。

組合：そうである紙が出た。紙で指示されて動く。

会社：安全が優先である。事柄が分かったら速やかに一斉点検するのは極めて正当な指示。

組合：事柄が分からない。

会社：アリスに一斉点検をかけてる。管理者から指示を出してる。

組合：知らない。事実ではない。21日の書面で初めてどこを見るのかが分かった。それまでは指導も何もない。何故か。

会社：点検指示出してます。

組合：どこを見るか具体的な指示は出てない。

会社：そこは口頭です。

組合：口頭でも出てない。

組合：入念点検に必要な要員をつけて点検をさせたのか。

会社：いいえ。50分の仕業検査の中で見れる判断である。

組合：仕業項目に点検するチェックシートの結果はあるのか。

会社：項目で台車枠を見るというのはある。

組合：チェックシートはあるか。

会社：油量でチェックしてる。

組合：それで入念点検したという確認は出来るのか。

会社：それは指示された検査内容について履行していないということか。
組合：12月14日の時点で全て完了したと回答した。どうやって把握したのか。
会社：その編成の点検が終わったことをもって一編成づつ潰していく。
組合：その担当者が異常なしだったと口頭で報告してるのか。
会社：担当した社員からひとつづつ星取りを行った。
組合：その星取りはデータか何かで残してるのか。
会社：勿論。
組合：今度見せてもらえるか。
会社：示すものではない。
組合：入念点検したという検査担当者のある書面の報告書は残ってるのか。
会社：その場合、アリスで指示して仕業検査をやってもらったのでひとつづつ編成を確認した。結果、チェックシートがあるかと言えない。
組合：アリス入力のあるデータはあるのか。
会社：当直が指示しているものはある。
組合：書面が出たのは21日。あまりにも遅すぎる。もっと早く出すべき。
会社：先ずは実務の点検を優先させている。
組合：遅かったんじゃないですかという事について応えて下さい。
組合：写真付きの見るポイントを示してくれるのは分かりやすかった。検査してもらうならもっと丁寧にするべきだった。

台車検査周期延伸のテストカーに台車交換はないのか！ 一台でもあれば即、中止だ！

組合：台車検査の周期延伸のためにテストカーを走らせている。この7編成の中で台車の交換に至った編成はあるのか。
会社：そのデータを示す資料はないが、今回の亀裂が発生する条件は、板厚が薄いこと、並びに溶接部の傷、これがある条件で揃った時に発生をすることが分かってきてる。以降、7ミリが図面上の基準値になってるがそれに至ってないものについて優先的に台車交換を行った。
組合：点検して7編成の中で交換しなければいけない台車を含む編成はあるのか。
会社：今、持ち合わせていない。今回の事象に至るようなものはない。周期の問題と今回の亀裂の進展スピードとは別。今回の台車枠は2007年製。破断するまで10年を要している。
組合：編成の32台車あるうちのひとつでも台車交換したらその編成はテストカーとしては相応しくない。
会社：31台車は同じ条件で来てる。
組合：台車を交換してもテストカーとして走らせるということか。
会社：そうである。
組合：32台車の何台までなら可能としているのか。
会社：その議論は資料を持ち合わせていない。
組合：1台でも交換したらリセットするかテストカーとしては止めてもらいたい。
会社：一定程度の車両整備がされている。
組合：7ミリという基準は100万キロ走らせても大丈夫という保障はあるのか。
会社：ある。周期を延伸することと台車枠の強度とは別。台車枠の寿命の方が長い。周期を延ばすことに対するボトルネックになるところが台車枠ではない。
組合：足回りは一重系で大事な話である。

会社：大事なのは分かる。

組合：非破壊検査はどこで誰が行うのか。

会社：浜松工場の全般検査、大阪台車検査車両所でやってる。

組合：12月14日までは目視で行っていた。それ以降、問題のある台車は非破壊検査はしないのか。

組合：今年中に取り替えるという台車は安全が担保されてると回答したが、大丈夫だという担保するものは何か。

会社：板厚が薄いものは川崎重工製のものに限られてる。それについては年末までに計画的に取り替える。

会社：薄いものは2～3ヶ月のUT検査を行う。

組合：全般検査が平成29年2月21日実施という回答、台車検査の予定はいつだったのか。

台車検査、交番検査周期を元に戻すこと！

会社：用意してない。亀裂の発見は周期を短くすれば見つけられたのではという質問では。製造されて10年経過して破断してる。その中で全般検査をくぐってきてる。検査周期を短くしても変わらない。

組合：UT検査の波形が異常かどうかは誰が判断するのか。

会社：直営社員がやってる。

組合：それは資格を持ってるのか。

会社：教育を受けてる。

組合：台車振動装置はK5編成にはついてなかった。X編成はついてない。今回の事象で仮に台車振動装置がついていたら動作していたと考えるか。

会社：仮定の話。分からない。

車掌の2人乗務反対！安全、サービスを低下するだけ！

組合：申し入れの22号は車掌の2人乗務は止められたいという主旨。大変な状況が発生してるんだから、そのような考えはないという回答ではまずい。提案以降反対してるし今でも反対してる。危険を察知する乗務員の目が減ってる。34Aのような事が起こり得るといふ我々の認識である。パーサーも人が足りなくて3名のところ2名で乗務させている。サービス、安全が低下してる問題を提起しておく。再度、聞くが車掌を減らして安全が低下しているという認識はないのか。

会社：簡単に回答しますが、前よりも上がってます。

組合：JRCPの車内業務は全て完全に実施できているという認識か。車掌長の負担が増大してる。

組合：乗務員の訓練は具体的にどのような訓練か。

会社：風切り音の音を聞かせたり、瓶に入れた油の臭いを嗅がせたりしてる。

組合：訓練時の話しをすると、訓練で管理者が若い乗務員にフラット音がしたら報告するようにいって、何のことか分からないようだった。現場の訓練で実際乗務している乗務員がフラットって何の事となってること自体が問題であり、研修センターで教育してないのかと質問したら管理者もサーと言っていた。このような乗務員養成の問題もある。

組合：電制フェールの臭いも嗅いだことない乗務員がいる。具体的に車両所の現場で訓練を実施するべき。事故以降、西日本の範囲で18件の車両点検を実施しているというマスコミ報道があった。我が社ではそういうことがない。

組合：教訓化されてないからだ。

会社：そういう結論には短絡的にはならない。

JR西日本との安全確保、異常時の認識、 情報の共有化をはかること！

組合：申し入れの28号にあるように西日本の安全孝動計画の内容を共有化されていないからである。異常があったら止めるということ。同じ事象でも西日本では列車を止めるようになってる。東海では止められない。そういう体制になってない。ここに危険の目があるということ。

会社：安全を前提にした上で列車を提供していく事において、何をもってこれは異常と判断するのかとそこは技術継承を含めて技術力を高めていく必要があると思う。

会社：会社がなにもアクションを起こしてないことはないの、教訓化されてないようなことを断定的に言われることには違うということで否定しておきます。

組合：いいことは生かすべきである。

組合：通しののぞみ号で異常が報告されたときに、西日本の指令と東海の指令と協議すると認識が違ってくるのではないか。判断が分かれるのではないのか。

会社：判断が分かれるという仮定の話です。

異常時、安全確保のためには 列車を直ぐに止めることが安全最優先！

組合：安全が確認されないときは列車を止めると書いてる。

組合：先日、後部車掌が16号車のひかり号のボンネットの床下で音がするというので浜松駅で床下点検したが異常なしで走行した。連結器の触れ止めの音だったらしいが、結局、詳細の車両点検したのは鳥飼基地だった。安全最優先というなら名古屋車両所に取り込むとかするべきだった。乗務員は異常な音として報告してるが、後は指令の判断。

会社：主旨は分かりますが、情報を共有化していく。

会社：名古屋駅の入線時の詳細であるが、名古屋駅に入ってきて運転士は移動禁止の指示を受領してる。その間に床下点検が必要であるということが正式に決まり、実際、床下点検に行く前に車掌がUBSを扱って車掌スイッチを扱ってドアを開けた。物理的に列車が動かないようになって緊急ブレーキもついてブザーもついてハンドルも非常位置になってからその後に床下点検が始まる。

組合：ギヤケースの大歯車がハスバ歯車からヤマバ歯車に変更になってるのは何故か。

会社：N700Sから。技術開発の観点であるが、左右軸方向の力を相殺するため。

以上