

JIRON KOHRON V

点検提案を「聞き漏らした」……

新幹線の台車亀裂走行で拭えぬ

八雲豊彦

経済ジャーナリスト

ヒューマンエラーへの「大疑問」

異臭や「もや」に「異常なし」

「新幹線初の重大インシデント」と指摘された台車亀裂問題。ひび割れた台車に1000人を乗せて時速250km以上で走っていた。脱線転覆していたら被害は計り知れなかった。現場は音や臭いで点検を求めたが、運行を判断する司令長は「聞き漏らした」として定時走行したが、単なるヒューマンエラーだったのか。解明しなければならぬ疑問はいまだ数多く残されている。

台車に亀裂を残したまま新幹線を走らせていた不祥事が発覚したのは、2017年師走の名古屋駅だった。駅を管理するJR東海の車両保守担当者が12月11日に、博多13時33分発の東京行き「のぞみ34号」（16両編成）の4両目の13号車にある台車付近の歯車箱から、油がしたつているのを発見。連絡を受けたJR

東海の列車司令は、すぐに運行を打ち切った。

この直後の点検で、車体と車軸を支える台車の枠の底や両側面に44cmの裂け目を確認した。もう3cm亀裂が進むと台車が崩壊していた可能性もあり、報道発表で大きな問題となった。

「どこからこんな状態で走っていたのか」――。

同社では、発注したリニア新幹線関連工事に絡み、8日に大手ゼネコンが東京地検に偽計業務妨害容疑で強制捜査を受けた矢先のアクセシビリティ。責任の所在を明確にするため即座に調査を始めた。

規定では、運行業務は博多から新大阪までがJR西日本、新大阪以东はJR東海。JR西日本へ照会し、出発直後から異音を出したまま走り続けていたため、責任はJR西日本に傾いた。

JR西日本によると、「のぞみ」の異常に気づいたのは同社の客室乗務員（25）だった。発車直後に13号車のデッキで異臭が気になった。車内に「もや」が漂い、唸るような甲高い異音も聞いた。車掌長（56）に伝えたが「異常なし」と判断。しかし、小倉駅を出た頃に7、8号車付近で車内販売員らも異臭に気づいた。焼けた鉄のような臭いだったと言う。

広島駅到着前の午後2時半頃、報告を受けたJR西日本の指令員が保守担当者に乗せるよう指示。福山と岡山駅間では13号車の乗客3人も、臭いに加え「もやがかかっている」と申告した。

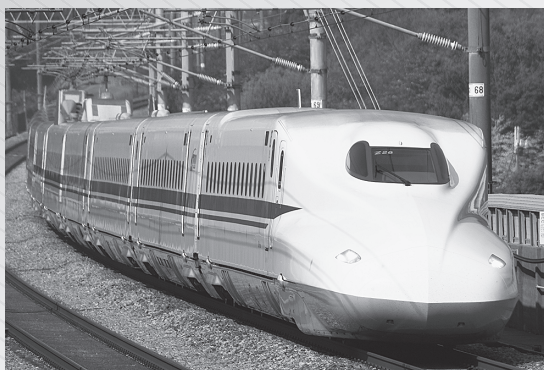
岡山駅から乗った同社の保安担当者（60）は、電話で異音などの状態とともに「新大阪駅で床下点検をやるのか」と東京指令所に提案。だが、指令所で報告を受けた指令

員は「隣の指令長とやりとりしていたため、受話器を耳から離していた」とし「提案を伝えなかった」と言う。

出発直後から異臭と異音を引きずりながらも、のぞみは時には時速250km以上の速度を出しながらほぼ定時に新大阪駅に到着。運転士以下の全乗務員がJR東海の乗務員と交代。JR西日本の乗務員は「走行に支障はない」と運行を引き継いだ。運休を決めたのは出発から約3時間後、名古屋駅に定時到着した後だった。

重大インシデントと認定した国交省運輸安全委員会は、名古屋駅に現状のままとめおくことを指示。現場に係官を派遣し調査が進んでいる。

関係者によると、運輸安全委員会は、ひびが入りやすい台車と関連機器の溶接部で亀裂が入り出し



台座亀裂事故を起こした列車と同じN700系

たと見ていると言う。ひびの発生経緯や出発前の点検状況の確認を急いでいるが、問題は、異臭と異音で故障を感じながらも、躊躇なく高速で定時運行させていたことだろう。

懸念される「営業優先体質」

そこで、大きな疑問として浮上したのは、岡山駅で現場から床下点検を提案したのに、JR西日本の東京司令所が「聞き漏らした」という状況だ。

新幹線の東京司令所は、運行する会社ごとと司令長と司令員が一組となり、走行地点を示すモニタ

ーなどを見て列車内と連絡を取り運行を管理。異臭や異音の連絡を現場から受けた司令員は、受話器を外し司令長と何かを話している内に「床下点検」の提案を「聞き漏らした」とし、指令長は運行にゴーサインを出したと言う。

現場の保安担当者は「床下点検」を強調しなければならず、伝わったかどうか双方で反復しなければならぬのに怠っていたのか。

在来線の駅で列車がホームに入る前に、駅員らが指さし確認を何回もしている場面はよく見られるが、新幹線の場合は、さらに入念にやっているように感じられる。

定年の年齢に達した保安担当者が、身体に染みついた鉄道マンの再確認を新幹線の運行列車のトラブル伝達時にしなかったのは不自然にも思える。仮に司令長が「床下点検」を聞いて無視していれば、さらに大きな問題だ。

司令長は定時運行の責任者。列車遅延は、後続を含め払戻など営業的な損失を招き、JR西日本だけでなく、新幹線を走らせるJR東海を始め全国の新幹線網に影響を与えることになる。トラブルを連絡

した保安担当者の提案を無視したとすれば、司令長は営業面や他社との関係を重視したことになる。

JR西日本は2005年4月に兵庫県尼崎市で107人の死者を出した福知山線脱線事故を引き起こし、安全運行に疑念が広がった。当時は並行して走る私鉄との競争上、ダイヤ優先の定時運行遵守が背景に指摘された。

今回、指令長の無視という仮定をあえて持ち出すのは、営業優先と安全軽視で犠牲者を出した会社であることに起因する。現場担当者、司令、司令長のやりとりは国交省安全運輸委員会の厳しい事情聴取による説明が期待される。

一方、JR東海は、異音などの情報を参考として聞いていたため名古屋駅で点検に入り、今回のトラブルを突き止めたが、京都駅を過ぎても異臭を残したまま名古屋まで高速で定時運行していた。新大阪以東で事故につながっていれば、JR東海も大きな責任を問われることになっただろう。

平謝りのJR西日本の来島達夫社長に対し、JR東海の植植康英社長は新大阪以東の乗務員の対応を「適

切」とし、JR西日本に対し「新大阪で床下点検をしていただきたかった」と発言し、調査で問題のぞみが1週間、停車したままになった撤去費用を、車両を保有するJR西日本に請求する方針を年内に表明した。

新大阪駅でJR西日本の乗務員が「運行に支障なし」とJR東海に運行を引き継いだことで、火の粉を振り払って水道も貸さず逃げてしまう冷たい隣人のような気もする。

今回の問題が事故につながらなかったことは、ピンチをチャンスとしてあらゆる側面から検討が求められる。JR西日本の運行管理に問題があるのは間違いないが、偶発的なヒューマンエラーなら、責任は個人に矮小化され社員教育に問題は残るだけとなる。

しかし、エラーは単なる運行司令室の判断が加わっていれば、営業優先体質が浮かびシステムエラーと言わなければならず、そうした疑念の払拭にまで視野を広げることが今後の調査に望みたい。さらに、運営会社間、現場の職種、地位の上下に潜むコミュニケーションのエラーがなかったのかも洗い直してほしい。