

新幹線プレス

2017年12月21日 No.376

発行者 成田隆浩

編集者 教宣部

JR東海労新幹線地本

34A事故で緊急申し入れ

台車枠は破断寸前！脱線の可能性も！ JR東海の対応にも問題あり！

すでにマスコミ報道等でも大きく取り上げられている34Aの台車に亀裂が生じていた事故は、国の運輸安全委員会から深刻な事故につながりかねない「重大インシデント」に認定され、調査が行われている。JR西日本は台車枠の亀裂について、長さ17Cmの鋼材のうち、14Cmの亀裂が入り、台車は破断寸前で、脱線の恐れもあったことを認めています。

JR東海エリアの新大阪駅においても、なぜ床下点検することなく名古屋まで走行させたのか、「安全最優先」を謳っているJR東海の対応も検証しなければなりません。

今回の事故に対して、労働組合としてしっかりと向き合い、チェック機能を果たしていきます。

新幹線地本は12月21日、緊急申し入れを行いました。

会社は誠意を持って協議すべきです。

**全検・台検周期を縮めろ！
余裕ある検査体制を！**

JR東海労幹地申第14号 2017年 12月21日	
東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部 本部長 勝治 秀行 殿	JR東海労働組合新幹線地方本部 執行委員長 成田 隆浩
のぞみ34号で重大なインシデントが発生した事象に関する申し入れ	
12月11日、のぞみ34号（以下「34A」という）で走行中、異常音や異臭が発生し名古屋駅で運転を打ち切る事故が発生した。車両を保有するJR西日本は「台車に亀裂が見つかった」と発表し、国の運輸安全委員会は深刻な事故につながりかねない「重大インシデント」に認定し調査を行っている。	
JR東海労は時速285km/hで走行する新幹線の台車に亀裂が生じたことは、一歩間違えば脱線・転覆につながる事態だと認識する。JR西日本とJR東海は会社が連発し直通運転をしており車両も共有して運行を行っている。従って下記の通り申し入れるので誠意を持って対応すること。	
記	
1. マスコミは34Aが博多駅を発車し、名古屋駅に到着するまでの異常音、異臭の状況、車内の状況、車内での乗務員の対応などを報道しているが、会社として把握しているこの事故の詳細を時系列で明らかにすること。	
2. JR西日本指令とJR東海指令間でどのような意思疎通、引継ぎであったのか明らかにすること。	
3. 異常音や異臭、霧がかかっているなどの報告から、明らかに異常が発生しているにも拘らず、指令は床下点検を行わずに走らせ続けた根拠を明らかにすること。	
4. 東海エリアに引き継がれた際に、新大阪で床下点検をしなかった根拠を明らかにすること。	

(申し入れの一部です)