

J R 東海労申第 3 9 号
2 0 1 8 年 3 月 8 日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 柘植 康英 殿

J R 東海労働組合
中央執行委員長 小林 光昭

のぞみ 3 4 号台車亀裂事故に関する追加申し入れ (2)

マスコミは 3 月 7 日「のぞみ台車に亀裂が見つかった問題で、博多で折り返す前の下り運行の際、神奈川、愛知両県の鉄橋上のセンサー 2 ヶ所が台車の温度上昇を検知していたことが、J R 東海への取材で分かった。」などと報道した。

この報道に関して下記のとおり申し入れるので団体交渉を開催すること。

記

1. 報道は 3 月 7 日であるが、会社は「継ぎ手の温度上昇」を事故当日の 12 月 11 日の時点で把握していたのか、その後の調査で把握したのか、明らかにすること。
2. 「継ぎ手の温度上昇」は、台車亀裂の発生原因や亀裂に至るまでの経過、メカニズムを探るうえで重要なデータと考える。J R 西日本や運輸安全委員会などこの情報を共有していたのか、明らかにすること。
3. 「台車の温度上昇を検知していたことが、J R 東海への取材で分かった」などと報道されているが、取材されなければこの情報を公表しないつもりだったのか、明らかにすること。
4. 台車温度検知装置は、酒匂川と豊川の他に設置箇所はあるのか、明らかにすること
5. 継ぎ手の温度は具体的に何度記録したのか、酒匂川、豊川それぞれに明らかにすること。
6. 「記録した継ぎ手の温度は基準内だった」と報道されているが、基準温度を

明らかにすること。

7. 「JR東海はこの問題を受け、(略) 基準温度を低く変更した」と報道されているが、変更後の基準温度を明らかにすること。
8. 台車温度検知装置が継ぎ手の温度上昇を検知し、警報を発した回数を基準温度変更前、変更後に分けて明らかにすること。
9. 継ぎ手の温度が基準以上に上昇した台車に対する点検内容を明らかにすること。
10. 台車温度検知装置は新大阪～名古屋間にも必要と考えるが、見解を明らかにすること。
11. 厚さ基準に満たない台車が完全に交換されるまで、具体的にどのような安全対策を行うのか明らかにすること。
12. 今後の、基準に満たない台車の導入を防止する手段を明らかにすること。
13. 厚さ基準に満たない46台車を使用している編成数を明らかにすること。
14. 「運行しながらの台車の交換ではなく、問題の台車枠を付けた車両の運行をすべてとりやめて交換するべき」という世論もある。問題の46台車を使用している編成の運用を中止して即台車交換するべきと考えるが、見解を明らかにすること。
15. JR東海にも34A事故と同様の事故が起きかねない台車の存在が明らかになった以上、34A事故を「対岸の火事」であるような態度をとり続けるのは許されない。事実関係と利用者の不安を払拭するための取り組みを明らかにし、実行すること。
16. 社員は34A事故に関してマスコミで報道でしかその全容を知ることができない。34A事故に限らず特に安全に関わる事故、事象については会社として社員、労働組合に明らかにすること。

以 上