

J R 東海労申第 4 2 号
2 0 1 8 年 3 月 1 5 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 34 号」台車亀裂事故に関する追加申し入れ（4）

会社は、3月9日、「のぞみ 34 号」台車亀裂事故を受け、川崎重工業製の台車 49 台を、全て小会社である日本車両製造製の台車に交換することをマスコミ報道を通じて明らかにした。

しかし、その後、14 日になって、超音波検査で日本車両製造製の同型台車においても、「のぞみ 34 号」の台車枠亀裂の起点となった箇所と同じ「軸バネ座」の溶接部に傷がある台車が 4 台（J R 東海 2 台、J R 西日本 2 台）発見された、と新聞が報じて明らかにした。

これらの報道に関して、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. 会社は、日本車両製造製の台車にも傷があることを、いつの時点で把握したのか、明らかにすること。
2. 報道によると、日本車両製造製台車の傷について、「傷と厚さ不足の 2 つがそろわなければ亀裂はできず、安全性に問題ない」とされているが、根拠を明らかににすること。
3. 会社が保有する新幹線車両の台車数を、製造会社ごとに明らかにすること。
4. 「のぞみ 34 号」台車亀裂事故と同型の台車数を、製造会社ごとに明らかにすること。
5. 台車枠の厚さ不足かつ傷が発見され、交換した台車の数を明らかにすること。

と。

6. 超音波検査は現在も続けていると報道されているが、進捗状況を明らかにすること、また、この超音波検査は、会社が保有する全台車で実施するのか、明らかにすること。
7. これまでに傷が発見された台車の数と、それぞれの走行距離を明らかにすること。
8. 「のぞみ 34 号」台車亀裂事故は、川崎重工の台車製造過程がクローズアップされ、問題にされている。しかし、川崎重工製以外の台車からも傷が発見され、また、車両の定期検査で亀裂が発見できなかったということは、単に川崎重工の台車製造過程にのみ問題があるのではなく、台車の設計、台車の構造にも問題があると考えられる。会社の見解を明らかにすること。
9. 厚さ基準に満たない台車を使用している編成数を明らかにし、その編成は運用から外すこと。

以 上