

J R 東海 労申第 5 号
2 0 2 5 年 8 月 2 9 日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 丹羽 俊介 殿

J R 東海 労働組合
中央執行委員長 淵上 利和

こだま 7 6 4 号 車両火災事故に関する申し入れ

8 月 1 5 日、2 1 時 4 5 分頃、米原～岐阜羽島間を走行中の「こだま 7 6 4 号」で発生した「9 号車主変換装置」の車両火災事故は乗客・乗務員の命と安全に関わる重大な事象であり、新幹線の安全に対する信頼を揺るがす事態と考える。

会社は 8 月 1 5 日発生した「こだま 7 6 4 号」の事象について、8 月 2 2 日に H P において「東海道新幹線 米原駅～岐阜羽島駅での車両床下機器発煙事象について」を公開しているが、労働組合への説明は一切ない。このことは労働組合軽視であり、到底看過することはできない。謝罪を求めると共に、今後このようなことがないように労働組合に説明することを求める。

今回の車両火災事故に関して、新幹線の安全に対する信頼の確立のためにも、会社として現場社員や利用者に対してより具体的な原因と、より具体的対策を明確にしなければならないと考える。従って、下記の通り申し入れるので、早急に団体交渉を開催し、誠意ある回答を行うこと。

記

1. 8 月 1 5 日の車両火災事故に対する、時系列を含めた詳細な経過を明らかにすること。
2. 車両火災事故に至る、詳細な原因について明らかにすること。
3. 今回の車両火災事故を受けての、万全な再発防止策や対策を明らかにすること。
4. 詳細な原因や再発防止策について関係する社員に周知すること。
5. 火災や焼損発生時のマニュアルの整備を図るとともに、社員に周知を図ること。
6. ホームページの発表で 2 3 台の主変換装置の交換を行うとなっているが、2 3 台と限定とする理由を明らかにすること。
7. 車両の動作データを分析したのはいつなのか明らかにすること。

8. ホームページの発表で運転台の画面で床下機器の異常を知らせる表示とは何かを明らかにすること。
9. 会社は今回の発火事象について「極めてまれな事象」としてN700S系車両に共通する問題ではない」として、他の編成を継続させている。これは原因の解明が進んでいない時点での運行継続であり安全軽視以外の何者でないと組合は考える。会社の見解並びにその根拠を具体的に明らかにすること。
10. 17日終電後の回送を予定していたにも関わらず、「編成全体を走行させるための電気回路が正常に動作しない可能性が判明」「煙が出た装置と、車両を移動させるために加速指示を出す回路とがつながっている可能性がある」とわかったため」と、移動直前に回送を中止している。回送を中止した根拠を具体的に明らかにすること。
11. 17日に予定されながらも中止した回送を、20日に「安全が確認できた」として車両を自走させ、21日午前2時に浜松工場に到着させた。どのように安全が確認できたのか具体的に明らかにすること。
12. 会社が8月22日にHPで明らかにした「東海道新幹線 米原駅～岐阜羽島駅での車両床下機器発煙事象について」で、今回の事象を「発煙」と称しているが、マスコミ報道では「発火」と報道された。「発火」事象は生じていないのか明らかにすること。
13. 「パワーユニット」の故障内容を明らかにすること。
14. 該当のパワーユニットに故障履歴があれば具体的に明らかにすること。
15. 「遮断器」が動作しなかった理由を明らかにすること。
16. 調査時の遮断器の状態について具体的に明らかにすること。
17. 「遮断器については、過去に、主変換装置の異常を察知した際に、過大な電気を遮断（保護動作）した経歴がありました」とあるが、保護動作後に点検・修理を行っていたのか明らかにすること。
18. 「本事象発生の直前に製造メーカーによる修理を受けていた」と8月22日に明らかにしている。故障が発生し修理した機器の名称並びに修理内容を明らかにすること。

19. 「修理後、当該列車に搭載し、初めて営業列車として新大阪駅から走行していた」としているが、搭載後の走行試験を行ったのか明らかにすること。
20. 8月17日付報道によると会社は「原因は調査中」としながらも「不具合が重なった極めてまれな事象」と会社見解を明らかにしている。この会社見解の根拠を明らかにすること。
21. 主変換装置の交換が完了する時期を明らかにすること。
22. 「こだま764号」に乗車し、名古屋駅到着後、「頭痛を訴えた」旅客に対し、会社はどのように対応したのか明らかにすること。また、乗務していた車掌長と後部車掌が救急搬送されたと聞くと聞くと、救急搬送後の状況を明らかにすること。

以 上