

J R 東海労申第 1 9 号
2 0 1 7 年 2 月 3 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 1 号が部品の落下により緊急停止した事故に関する申し入れ

マスコミで、「1月 25 日午後 5 時 10 分ごろ、山陽新幹線の東京発博多行き『のぞみ 3 1 号』（1 6 両）が小倉（北九州市）－博多（福岡市）駅間を走行中、異音を感知してトンネル内で緊急停止した。J R 西日本は、26 日、のぞみ 3 1 号の車体から部品が落下。モーターの回転を車輪に伝えるための歯車が入った装置が破損するなどしており、線路上で 21 点の部品が見つかり、回収した。今後、原因を調査すると発表した」との報道があった。

J R 西日本は 1 月 26 日、ホームページで異音感知の原因について、「11 号車にあるモーターの回転を車軸に伝達するための歯車が入った装置の一部が破損したためと考えられる」と発表した。

今回の事故は、あわや脱線転覆にもつながりかねない重大な事故である。過去にも同様の事故が複数発生し、再発防止対策が行われているにもかかわらずまたもや起きた事故である。交番検査や台車検査の周期延伸による影響があることも危惧する。

今回は J R 西日本管内で起きた事故ではあるが、たまたま J R 東海管内で起きなかったに過ぎない事故である。当然 J R 東海においても事故の原因究明と再発防止を図る必要がある。従って下記の通り申し入れるので、速やかに労使協議を行なうこと。

記

1. 今回の事故の詳細について時系列をもって明らかにすること。
2. 「歯車が入った装置」の破損の原因を明らかにすること。
3. 「歯車が入った装置」の製造会社及び製造年月日を明らかにすること。

4. J R 東海の車両に同様の「歯車の入った装置」が使用されているのならば、直ちに運行を中止し、「歯車の入った装置」を交換すること。
5. J R 東海における再発防止対策を明らかにすること。
6. 同編成は、緊急停止した地点から、「走行に支障がないことを確認したため運転を再開した」とされているが、部品が落下しているにもかかわらず、異常がないと判断した根拠を明らかにすること。
7. 同編成に対する検査歴とその時の車両の状況について明らかにすること。
8. 緊急停止した地点から博多駅まで運転したと考えられるが、そのときの車両に対する応急処置方法及び運転方法を明らかにすること。更に、博多駅からの車両運用はどのようにしたのか明らかにすること。
9. 台車検査と交番検査の延伸された周期を元に戻すこと。
10. 今後このような事故は発生したときは、速やかに労働組合に報告すること。

以 上