

J R 東海労申第 2 9 号
2 0 1 7 年 1 2 月 1 4 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 J R 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。

J R 東海労は時速 285 km で走行する新幹線の台車に亀裂が生じたことは、一歩間違えれば脱線・転覆につながる事態だと認識する。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、会社としてこの事故の詳細を明らかにすること。
2. 新大阪駅で、J R 西日本の乗務員から J R 東海の乗務員が引き継いだ運転状況、車両状態、車内状況の内容を、運転士と車掌についてそれぞれに明らかにすること。
3. 報道等によれば「岡山駅から車両保守担当者が 34A に乗り込み調べた。13～14 号車でモーターがうなるような異常音を確認したが走行に支障が出る音ではないと判断した」とされている。このことが事実なのか明らかにすること。
4. J R 東海の指令員は、J R 西日本の指令員から博多駅発車以降の 34A の状況についてどのような引き継ぎを受け、どのような協議を行ったのか明らかにすること。
5. J R 西日本の指令からの引き継ぎを受け、新大阪駅以降も 34A を運転継続させる判断をした根拠を明らかにすること。
6. 名古屋駅における 34A の車両点検担当者と、34A の運転打ち切りを判断した

根拠と担当者を明らかにすること。

7. 新幹線車両の台車に亀裂が発生したことについて、会社の認識を明らかにすること。
8. 亀裂が発生した台車の製造会社、製造年月日を明らかにすること。
9. J R 東海所属の車両で、今回亀裂が発生した台車と同条件の台車についてどのような点検を行ったのか、又、その結果を明らかにすること。
10. 過去にも歯車箱破損事故が多発し、今年 1 月にはのぞみ 31 号で歯車箱の破損事故が発生した。J R 東海は事故発生都度、車両の検査周期延伸に疑問を呈してきた。会社は安全上問題は無いと主張してきたが、今度は台車に亀裂が発生する事態となった。更なる全般・台車検査周期延伸をにらんだテストカーによる走行試験を中止すること。
11. 台車検査と交番検査の延伸された周期を元に戻すこと。
12. 今回の事故が、重大なインシデントに認定されたことについて会社の見解を明らかにすること。
13. 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