

J R 東海労申第 3 2 号
2 0 1 7 年 4 月 2 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

新幹線電車の安全に関する申し入れ

本部は 3 月 24 日、『申第 19 号 のぞみ 31 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』に基づく業務委員会を開催し、1 月 25 日に発生した「のぞみ 31 号」の歯車箱破損事故について労使協議を行った。しかし会社は、事故原因等の詳細について「他社の事柄であり、回答する立場にない」と回答するなど、J R 東海管内を同じ形式の車両が営業運転しているにもかかわらず、全く危機意識を持っていない姿勢に終始した。

台車の歯車箱が破損する事故は、これまでも 2010 年 3 月 3 日に新神戸駅で、そして 2013 年 4 月 18 日には京都～新大阪間でも発生している。J R 東海労は、この 2 件の事故について、会社に申し入れを行い業務委員会を開催したが、この時も「他社の事柄である」や「原因は調査中である」などと回答し事故原因と明確な対策等を示すことはなかった。

J R 東海労は、これらの事故は新幹線の脱線・転覆につながる重大な事故と認識する。会社は早急に原因究明を行い、抜本的な対策を構築するべきである。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. 2017 年 1 月 25 日に発生した「のぞみ 31 号」の歯車箱破損事故の原因と具体的対策を改めて明らかにすること。
2. 2013 年 4 月 18 日に発生した「ひかり 515 号」の歯車箱破損事故の原因と具体的対策を改めて明らかにすること。
3. 2010 年 3 月 3 日に発生した「のぞみ 56 号」の歯車箱破損事故の原因と具体的対策を改めて明らかにすること。

4. 会社は3月24日に開催した『申第19号 のぞみ31号が部品の落下に緊急停止した事故に関する申し入れ』に基づく業務委員会で、「仕業検査、交番検査時に台車の入念点検を実施し、異常はなかった」と回答しているが、新幹線の車両所では社員に対して「歯車箱の入念点検」を指示しただけで、何が発生したのか、どのような異常があったのかが全く知らされていない。このような作業指示では何のための「入念点検」なのかが把握できない。

「入念点検」を指示する場合は社員に対して、事故や故障の詳細について写真等を用いながら周知徹底すること。

5. JR東海は上記3件の事故は歯車箱にある小歯車軸受に異常があったと考える。小歯車軸受は外観から異常を発見することは困難であるため、新幹線電車の台車検査周期を30万km以内とし、全般検査周期を90万km以内とすること。

6. JR西日本では、交番検査等で軸箱油や歯車箱油に汚損等があった場合は潤滑油を「分析機」で分析し、潤滑油に異常がある場合は台車交換を行うと聞いている。JR東海においても「分析機」を各車両所に配置し、JR西日本と同様の検査を行うこと。

7. 2013年5月16日に開催した「ひかり515号における歯車箱破損事故に関する申し入れ」に基づく業務委員会で、会社は歯車箱破損事故について「台車振動検知装置で検知できる」と回答した。

この「台車振動検知装置」の概要と搭載されている車種（編成）、および表示条件と検知することができる故障について明らかにすること。また、「台車振動検知装置」で異常を検知した場合、運転台にどのような表示がされるのか明らかにすること。さらに、表示された場合の取り扱いを明らかにすること。

8. 「のぞみ31号」の歯車箱破損事故では、運転台モニタに「駆動系異常」が表示されたと聞いているが、「駆動系異常」が表示される車種（編成）、および表示条件と、検知できる故障について明らかにすること。また「駆動系異常」が表示される場合には「台車表示灯」を点灯させる構造に改めること。さらに、運転台モニタに「駆動系異常」が表示された場合の取り扱いを明らかにすること。

9. 運転台に「台車表示灯」が点灯した場合は、運転士の判断で停止させるのではなく、自動的に停止させる構造に改めること。
10. 「台車振動検知装置」を全ての新幹線電車に搭載すること。
11. 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し、労使協議を開催すること。

以 上