ＪＲ東海労ニュース

№２２７５
２０１８年３月１５日
ＪＲ東海労働組合

「のぞみ34号」台車亀裂事故

５件の申し入れに未だ回答せず！

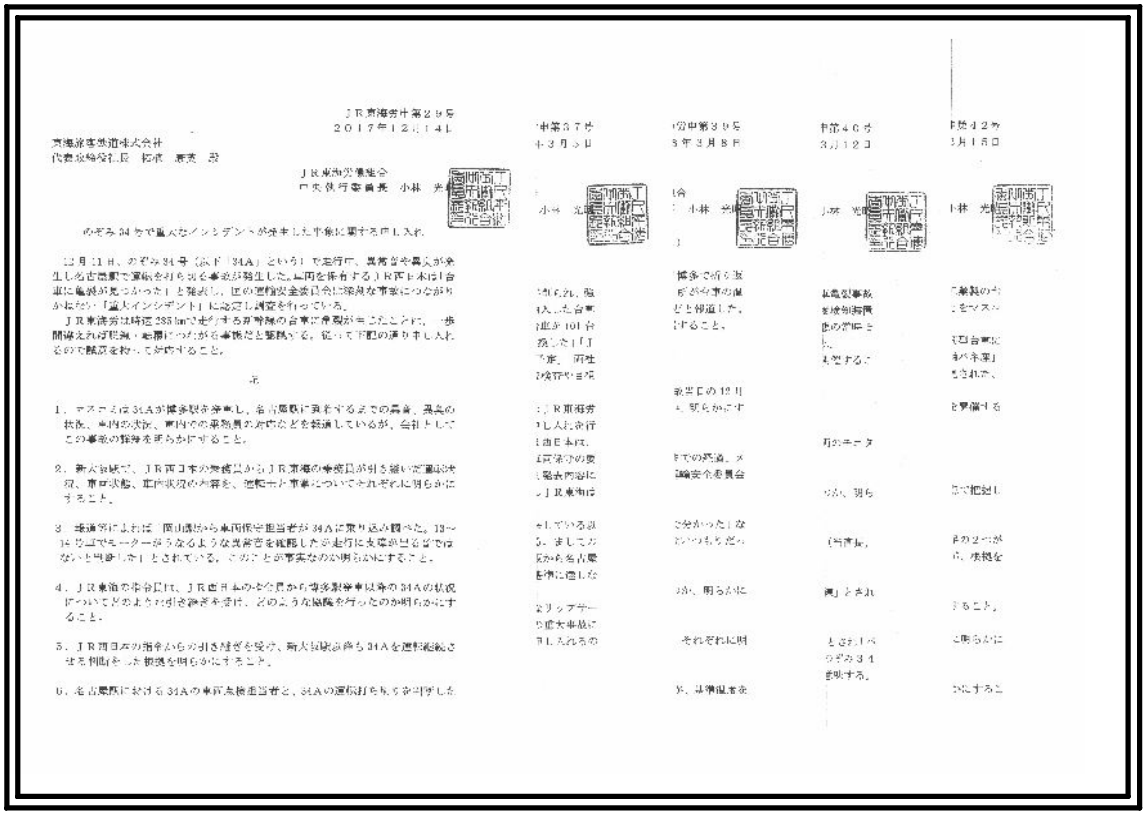
ＪＲ東海労は、「のぞみ34号」台車亀裂事故が発生して以降、５件の『申し入れ』を会社に行っています。しかし、会社は、未だに協議を開催しません。マスコミには調査結果、今後の対応方などを明らかにしていますが、現場で働く組合員・社員へは、全くと言って良いほど、情報を開示してません。

会社は、ことある毎に、安全・安定輸送確立に向け、「全社員一丸となって」と語ります。しかし、事故発生から３カ月経っても、状況すら説明しようとしていません。これでは、現場で働く私たちは、自信を持って働くことはできません。「社員は会社が決めたことを黙ってやれば良い。口出しするな！」という、一方的な指示命令のみで安全は確保できるのでしょうか。

第一線で働く現場社員・労働組合に、調査結果も今後の取り組みも一切説明なし！

安全確保は「一丸」となって取り組むのではないのか！

〔この間会社に提出した申し入れ〕（12/14、3/5、8、12、15）



ＪＲ東海労中第２９号
２０１７年１２月１４日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　松浦　鉄郎　殿

ＪＲ東海労働組合
中央執行委員長　小林　光

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。当日を担当するＪＲ西日本は１台車に亀裂が見つかったと発表し、原因究明委員会に専門的な事象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。

ＪＲ東海労は時速285kmで走行する新幹線の台車に亀裂が生じたことに、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実なお対応をされたく申し入れする。

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、会社としてこの事象の詳細を明らかにすること。

２．新大阪駅で、ＪＲ西日本の関係員からＪＲ東海の乗務員が引き継いだ運転状況、車両状況の内容を、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、岡山運転所から車両保全担当者が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音を確認したが走行に支障が出るもの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．ＪＲ東海の保全員は、ＪＲ西日本の保全員から博多駅停車以降の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．ＪＲ西日本の指示らの引き継ぎを受け、新大阪駅から先も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の運転打ち切りを申し出した

中第３７号
４３月５日

中第３９号
５年３月８日

中第４０号
３月１２日

中第４２号
３月１５日

小林　光

小林　光

小林　光

小林　光

博多で行う点検が今事の重大と考えた。
けること。

教訓Ｅの１２月
１日をかけて

下での異音、メ
調査安全委員会

ったと
なかったと
ないかと思った

（写真集）

明らかに

それぞれに明

ルリンデー
が重大事故に
ＳＬ入れるの

調」とされ

とされＪＲ
のぞみ３４
説明する。

ＪＲ東海労
ことを
ことを明らかに
にすること