

J R 東海労働組合関西地「申」第20号
2017年12月15日

東海旅客鉄道株式会社
新幹線鉄道事業本部関西支社
支社長 大山 隆幸殿

J R 東海労働組合新幹線関西地方本部
執行委員長 小林 國博

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JR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。

JR東海は時速285km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。

よって、下記の通り申し入れるので早急に労使協議の場を設定すること。

記

1. 各種報道によると34Aが博多駅を発車し、名古屋駅に到着するまでの間に複数回に亘り旅客等から異音、異臭の報告、車内の状況、車内での乗務員の対応などが報道されているが、会社として現時点把握している事故を起こした編成名や部位、故障の状況などの詳細を全て明らかにすること。
2. 小倉を出発した13:50頃、乗務員が焦げたような臭いに気付いていたと言われている。乗務員間、指令には報告があったのか明らかにすること。
3. 福山～岡山間、走行中、女性車内販売員から「もやがかかっている」と乗務員に伝えたと言われている。乗務員間、指令には報告があったのか明らかにすること。
4. 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。このことは事実なのか明らかにすること。
5. 新大阪駅で、JR西日本の乗務員からJR東海の乗務員が引き継いだ際の「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。

6. 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 3 4 A 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。
7. 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 3 4 A を運転継続させる判断をした根拠を明らかにすること。
8. 新大阪駅を発車して以降、車掌による巡回で異常な音が確認されている。異常が確認された時刻、部位と異常な音の具体的な音量、種類を明らかにすること。
9. 名古屋駅における 3 4 A の車両点検担当者と、3 4 A 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。
10. 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。
11. 亀裂が発生した台車、大歯車、小歯車、ベアリング、コロの製造会社、製造年月日を明らかにすること。
12. 現在、大阪仕業検査車両所において「台車の入念点検」が業務として指示されているが、アリスを使った指示においては T 車の点検は除外されている。T 車を除外している理由を明らかにすること。
13. 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。また、その結果を明らかにすること。
14. 過去にも歯車箱破損事故が多発し、今年 1 月にはのぞみ 3 1 号で歯車箱の破損事故が発生した。J R 東海は事故発生の都度、車両の検査周期延伸に疑問を呈してきた。会社は「安全上問題はない」との主張を繰り返してきたが、ついに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即刻中止すること。
15. 日本国有鉄道時代から J R 移行後に延伸された台車検査と交番検査の検査周期を元に戻すこと。
16. 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。
17. 今回事故を起こしてしまった車両は J R 西日本所属（N 7 0 0 系・K 5 編成）

と報道されているが、今回の申し入れに対して「安全最優先」を標榜するJR東海として「他社に所属する編成」旨をもって回答を控えることがないようにすること。

18. 今回事故を起こしてしまった車両はJR西日本所属（N700系・K5編成）と報道されているが、神戸製鋼所のアルミニウム・銅製品データ改ざんの部品とは因果関係はなかったのか、会社の認識を明らかにすること。
19. 2017年1月25日に発生したのぞみ31号（K-10編成）の車両故障は、全般検査から14ヶ月、今回の編成は全般検査から10ヶ月経過した編成であった。このことから、全般検査との関連性が考えられる。会社の見解を明らかにすること。
20. 博多総合車両所での検査体制に、車両故障の原因があると考えられる。全般検査の検査体制を明らかにすること。また、ここ10年以内に変更になった検査体制・内容があれば明らかにすること。
21. 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