

申第32号に対する窓口説明 ワイドビュー南紀台車ひび割れ事故 団体交渉拒否に対して抗議！

会社は、3月30日、1月23日に申し入れた申第32号「特急ワイドビュー南紀台車ひび割れに関する団体交渉開催の申し入れ」に対して、団体交渉を開催せず窓口での説明を行いました。本部は、あわや脱線も考えられる危険な事態が発生したのに、団体交渉すら行わないことに抗議し、安全確保のために車両検査体制の見直しについて強く追求しました。

《申第32号（1月23日申し入れ）と回答》

特急ワイドビュー南紀台車ひび割れに関する団体交渉開催の申し入れ

1月21日、紀勢線新宮駅構内で、紀伊勝浦発名古屋行きの特急ワイドビュー南紀4号に運行予定だった車両の台車軸箱に、約10センチのヒビが入っているのを点検中の運転士が見つけるという事象が発生した。また22日には、J R 東海が中部運輸局に、ヒビはおよそ20センチにわたっていたと報告したことが報じられた。

発車前に発見されたことで重大な事故に至ることはなかったが、J R 東海労は、車両の脱線や部品落下による事故など大惨事に繋がる恐れがあった事象だと考える。直ちに適切な原因究明と速やかな対策実施が必要である。従って下記の通り申し入れるので、早急に団体交渉を開催すること。

【回答】

本件は協約上の団体交渉事項には当たらず、団体交渉は開催しない。

1. 発生原因が究明され再発防止策を実施するまで、同型車両による列車運行を見合わせる事。

【回答】

当該車両と同じ形式のキハ85系全80両について、1月22日までに全軸箱体を目視で点検を完了しており、現時点で亀裂が生じている軸箱体はない。また、念のため、3月16日まで通常周期（10日以内）より短い周期（3～4日）で軸箱体の目視点検を実施した。現在は浸透探傷検査を実施し異常がないことが確認できたため、通常の仕業検査周期（10日以内）に変更し、点検を行っているところであり、運行には問題ないと考えている。

2. 今回の事象についての全容を時系列で明らかにすること。

【回答】

平成30年1月21日（日）7時35分頃、紀勢本線、新宮駅構内で下り回送列車のJR西日本の運転士が、出発前の車両の点検を行っていた際、前から1両目の、台車部品の一つである軸箱体に亀裂が入っていることを発見した。

このため、当該回送列車と、紀伊勝浦駅から当該車両を使用して運転する予定であった上り特急ワイドビュー南紀4号を全区間運休とした。

3. 会社は、今月15日に点検を行い異常は無かったとしているが、どのような点検を行ったのか明らかにすること。

【回答】

名古屋車両区で仕業検査を行った。

4. 同型車両の仕業検査・交番検査等の周期・基準を見直すこと。また、インシデントと認定された今事象に鑑み、重大インシデントと認定された34A台車亀裂に関して、新幹線車両の台車検査周期を現行の60万kmから45万kmに、交番検査周期を現行の45日6万kmから30日3万kmにもどすこと。更に全般検査周期延伸をやめること。

【回答】

鉄道総研等の調査結果を受けて、必要があれば適切に対応していく。

《主なやり取り》

組合：団体交渉を開催しないことに抗議し対立を確認する。

会社：3月7日に東海鉄道事業本部と名古屋地本で業務委員会を行った。

組合：浸透探傷検査とはどのような検査なのか。

会社：非破壊検査の一種で、X線での透過検査である。3月中に終了する。

組合：原因は何なのか。

会社：軸箱体の中に傷があり、これが起点となってヒビが入った。言った言わないの話である。

組合：脱線の恐れはなかったのか。

会社：直ぐに脱線する危険はなかった。

組合：同じ軸箱体はなかったのか。

会社：同時期に同じメーカーで作られたものが605個ある。交換する等恒久対策を施す。

組合：新幹線との関連はないのか。

会社：新幹線の軸箱体と在来線との軸箱体は作り方が根本的に違う。キハのは鑄造されたもので、新幹線のは鍛造されたもので強度が違うので問題はない。

組合：34Aもそうだが、このように不良車両が走ることは、不良を発見できない検査体制に問題がある。検査周期を見直すべきだ。

会社：検査体制に問題があるとは考えていない。見直す考えはない。

組合：対立である。大変な事態が起きてからでは遅い。考えを改めるべきである。

以 上