

申第6号に対する窓口説明 「のぞみ34号」台車亀裂事故に 関する追加申し入れ(5)

会社は、8月17日、7月2日に申し入れた申第6号「『のぞみ34号』台車亀裂事故に関する団体交渉開催の追加申し入れ(5)」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。

《申第6号(7月2日申し入れ)と回答》

「のぞみ34号」台車亀裂事故に関する追加申し入れ(5)

会社は5月30日、「東海道新幹線 車両の異常早期発見に向けたさらなる取組みについて」と題して、HPに公表した。この会社の公表内容と、国土交通省運輸安全委員会が6月28日公表した、のぞみ34号の「鉄道重大インシデント調査の経過報告について」に関して、以下の通り団体交渉を申し入れる。

【回答】団体交渉は開催しない。

1. 「車両データ(台車の空気ばね圧力)を自動的に分析し、台車の異常を検知した際に運転台にアラームを表示する機能を追加します。」について

(1) 対象編成は、「N700Aタイプ」としているが、すべての対象編成番号を明らかにすること。

【回答】対象編成は、X01~80編成、G01編成~G40編成と、今後新製予定のG41編成以降のG編成である。

(2) 「運転台にアラームを表示する」としているが、具体的にどのような表示をするのか明らかにすること。

【回答】現在検討中である。

(3) 「運転台にアラームを表示」した場合の、運転士の具体的対応を明らかにすること。

【回答】取扱については、しかるべき次期に周知をおこなう。

(4) 検知できる「台車の異常」を明らかにすること。

【回答】台車枠の側ばりを含め車体を上下に支持する部品が損傷した際の異常を検知 出来ると考えられる。

2. 「乗務員への訓練内容の充実」について

(1) 「【別紙2】」によると「(参考)乗務員への訓練内容の充実」と表記されているが、「参考」とわざわざことわっている理由を明らかにすること。

【回答】プレス等の内容については、会社が適切に作成している。

(2) 会社が「充実」とする根拠を具体的に明らかにすること。

【回答】プレス等の内容については、会社が適切に作成している。

2. 国土交通省運輸安全委員会が6月28日公表した、のぞみ34号の「鉄道重大インシデント調査の経過報告について」に関して

(1) 運輸安全委員会は、空気ばねの対角内圧差に着目し「本件車両の前日運行時には本件亀裂が側ばりの剛性に影響する程度に進展していたと考えられ」としている。事項当時、空気ばねの対角内圧差のデータはどのように管理し、活用していたのか、明らかにすること。

【回答】事故当時は、空気ばねの対角内圧差のデータは活用していない。

(2) 「国土交通大臣に対する意見」について、会社の見解、対応を明らかにすること。

【回答】製造、設計、検証、検査、異常検知に関する事項について、運輸安全委員会から国土交通大臣に対し、経過報告を踏まえた再発防止意見を進言していることは承知している。調査は継続されているが、当社としても、引き続き適切に対応していく。

なお、亀裂発生箇所については全般検査、台車検査での超音波探傷、ファイバースコープによる溶接部の状態確認を既に実施しているとともに、異常を検知する方法として車両の空気ばね圧力を自動分析する機能を追加する計画である。

以上