

申第28号に対する窓口説明 他社のことから 「我関せず」でいいのか!? 安全に対する会社姿勢に疑問!

5月28日、申第28号「こだま745号（V2編成）の車両故障に関する申し入れ」の取り扱いについて会社窓口から説明がありました。会社は、J R 西日本のことであり、業務委員会の開催をしないと説明しました。しかし、いくら他社で起きた故障であろうとも、安全問題を人ごとのように片付けるような姿勢は許されるものではありません。まして、大阪第一車両所（鳥飼基地）にはその500系電車が乗り入れているのです。本部はこのような姿勢を許さず、会社の取り扱いに対して対立を通告しました。

申第28号(4/27付)

こだま745号（V2編成）の車両故障に関する申し入れ

4月11日、山陽新幹線三原駅でこだま745号（V2編成）が車両故障を起こし、その影響で東海道新幹線も最大40分の遅れが発生した。報道では、当該車両下部の電源装置が故障し、バッテリー周辺で破裂が起き、バッテリーを覆う外板が落下したとのことである。

この車両故障は、直接的にはJ R 西日本のことではあるが、外板の落下というあわや大惨事を想起させるこの事態について、J R 東海としても他社の事では済まされない事態と考える。従って下記の通り申し入れをするので早急に協議を開催すること。

1. 事故の事実関係と原因、事故に対する会社の認識を明らかにすること。
2. 当該車両の蓄電池の製造年月並びに検査実績を明らかにすること。

3. 現在、ＪＲ西日本の所有であるＢ編成について運転整備時にバッテリー電圧の確認が行われているが、それは、Ｂ編成においても同じ事象が想定されるからなのか明らかにすること。
4. ＪＲ東海の編成についてはバッテリーの電圧確認は行われていないが、同じ事象は考えられないのか会社の見解を明らかにすること。
5. 破裂の原因が「補助電源装置の出力電流が増大したことでブレーカーが遮断し、その火花により発生気体が反応し蓄電池箱が破裂した」とされている。それは蓄電池で発生した水素ガスが相当な量であったことが想定できる。ＪＲ西日本の編成はもとより、ＪＲ東海の編成についても充電故障を想定した蓄電池の改良及び床下換気等の対策が必要であると考えるが、会社の見解を明らかにすること。

会社説明

ＪＲ西日本管内のことであり、車両もＪＲ西日本のものである。労使で協議する内容ではないので、業務委員会は開催しない。

当社には同種車両がないし、700系、N700系は500系と比べ補助電源装置の出力の検知機能や蓄電池収納箱の構造が異なっており、同様の事象は発生しない。

主なやり取り

組合：原因などは分らないのか。

会社：他社のことなどで、回答する立場にはない。

組合：同じ線路を走っているわけだし、ＪＲ西日本管内で事故があればこちらにも影響がある。

会社：故障とは直接関係ない。

組合：心配とかしないのか。

会社：会社としては情報を取って勉強はしている。

組合：Ｂ編成の電圧確認をさせたが、何のためにさせたのか。Ｂ編成にも故障の疑いがあったからやったのではないのか。

会社：分らない。理由があるのかもしれない。

組合：分らないのか。

会社：会社としてではなく、私が確認をしていない。

組合：回答にならない。

会社：心配があれば申し入れなどをしていると思うが。他社のことであり、当社が回答する立場にはない。

組合：その姿勢に対して非常に危惧する。それこそ心配だ。

会社：業務委員会は行わないが、確認してお知らせしている。

組合：確認したことを協議すればいいではないか。安全問題である。

会社：他社のことである。

組合：他社のことだから関係ないとはならない。隣同士だ。しっかり議論すべきだ。対立である。

以 上