

『ひかり515号における歯車箱破損事故に 関する申し入れ』について業務委員会開催

会社は安全に対する姿勢を改めよ！ 車両を検査するのは現場社員だ！事故を説明せよ！ 走行中に乗客から異音・異臭の申告が！なぜ列車を止めて点検しないのか！

本部は5月16日、申第41号『ひかり515号における歯車箱破損事故に関する申し入れ』について業務委員会を開催しました。

これは4月18日16時30分頃、ひかり515号（700系C50編成）が新大阪駅到着の際、10号車No.2 歯車箱が大破した事故について、事故の経過や原因、再発防止策を明らかにすることを求め、さらには、会社がマスコミには事故について説明していながら、車両の検修作業に携わる車両所の現場社員に一切説明を行わずに「一斉点検」を指示したこと等、安全を軽視する姿勢であるとして会社を追及しました。

以下、申第41号に対する会社の回答と主な議論です。

<申第41号に対する会社回答>

1. 事故発生に至る詳細な状況と経過を明らかにすること。

【回答】

ひかり515号（東京13時33分発、新大阪16時30分着、C50編成）が新大阪駅に到着する際、台車表示灯が点灯した。運転台で確認を行ったところ、リセット可、ブレーキ試験良好であったため鳥飼基地に回送し調査を行った。調査の結果、10号車No.1 台車について歯車箱の一部に破損が認められた。

2. 破損した歯車箱と同種の歯車箱は同様な破損事故が発生する恐れがあるので直ちに運行を停止すること。

【回答】

当該軸受は過去の使用実績からも信頼性が高く、今回は当該軸受の製造上の問題あったと考えているが、念のため同一ロットの小歯車軸受については新品への取替を進めていく。

なお取替までの間、小歯車軸受の健全性を確認するため歯車箱の磁気栓検査と油分析を行い同種事象の発生を未然に防止する。

3. 歯車箱破損の原因を明らかにすること。

【回答】

小歯車軸受の保持器が破損したためである。メンテナンス過程には問題なく、当該保持器本体側に欠陥があったものと考え、製造メーカーで引き続き調査している。

4. 破損した歯車箱の製造会社、製造年月日、および当該歯車箱の検査・修繕履歴について明らかにすること。

【回答】

製造会社、製造年月日については明らかにする考えはない。また当該編成については平成24年11月に全般検査を出場しており、その際は問題なかった。

5. 新大阪駅から大阪仕業検査車両所への回送する際の処置について明らかにすること。

【回答】

台車表示灯がリセットでき、ブレーキ試験も良好であったため、通常の手続きで回送した。

6. 他の編成の点検結果を明らかにすること。

【回答】

700系、N700系、N700Aの点検を行い、異常はなかった。

7. 再発防止策について明らかにすること。

【回答】

当該軸受は過去の使用実績からも信頼性が高く、今回は当該軸受の製造上の問題あったと考えているが、念のため同一ロットの小歯車軸受については新品への取替を進めていく。

なお取替までの間、小歯車軸受の健全性を確認するため歯車箱の磁気栓検査と油分析を行い同種事象の発生を未然に防止する。

8. 新幹線の車両所では社員に対して「歯車箱破損」について一切説明がないまま「入念点検」が指示されている。マスコミに対して「台車の点検を実施している」としながら社員に説明がないことは安全上問題である。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

従前通り、関係する社員には周知している。

9. 会社が23日にホームページで明らかにした「歯車箱の一部破損の調査結果について」の中で、「同一ロットの小歯車軸受の取替」と「取替までの間、

歯車箱の磁気栓検査と油分析を行う」としているが、その対策で安全が確保できる根拠とを明らかにすること。また施行計画、施行方法、施行箇所等について明らかにすること。

【回答】

当該軸受は過去の使用実績からも信頼性が高く、今回は当該軸受の製造上の問題あったと考えているが、念のため同一ロットの軸受を取替えることとし、取替の間は定期的に磁気栓検査と油分析を実施する。小歯車軸受の取替については約6ヶ月で実施し、磁気栓検査と油分析については小歯車軸受の取替を行うまで、1～2回実施する予定である。

10. このような重大事故が発生した際は、速やかに労働組合に説明すること。

【回答】

必要に応じて適切に対応する。

<主な議論>

台車表示灯は2回点灯！

組合：今回の事故発生までに異常は感知できなかったのか。

会社：全く分からなかった。

組合：台車表示灯が点灯したのは1回だけか。

会社：新大阪駅入駅時と鳥飼基地に入ってからもう1回点灯したが、走行中か停車時かは分からない。本線上ではないことは確かだ。

組合：車両を調べれば分かるはずである。

会社：手元に資料がないので分からない。

組合：歯車箱が破損した場所はどこか。

会社：京都～新大阪間であるとは分からない。どこで発生したのかは特定できない。

組合：他に車両への影響はあったのか。

会社：分からない。

組合：車両所で空調や窓ガラス、No.2台車も交換していないか。

会社：本社としては歯車箱の破損の影響で取り替えたという認識はない。

組合：現場から報告が上がっていないのか。

会社：この場では分からない。申し入れ事項には答えている。

組合：そのような姿勢でいいのか。申し入れ事項以外も答えられるようにするべきである。

メーカー名はマスコミには公表しても組合には公表せず！

組合：なぜ当該歯車箱の製造年月日やメーカーを明らかにしないのか。

会社：まだ原因が分かっていないため明らかにしない。

組合：マスコミにはメーカー名が公表されていたではないか。

会社：明らかにする必要はない。マスコミにメーカー名を発表したかどうかは分からない。

組合：マスコミには明らかにしても労働組合には明らかにしないということか。

組合：同一ロットの小歯車軸受を6ヶ月で取替えるというが、その根拠は何か。

会社：交番検査の予定や台車製造のタイミングを見ていくと6ヶ月になる。

組合：取替える数はいくつか。

会社：軸受の数で200個が対象となる。同一台車で2個対象の場合もあるし1個が対象の場合もある。

組合：取替まで磁気栓検査を実施するとしているが、交番検査毎に検査するべきではないか。

会社：今回は保持器に問題があった。有効かどうかは分からないが、念のため同一ロットの軸受は取替える。それまでは1～2回の検査で十分である。

乗客から異音・異臭の申告が！なぜ止めないのか！

組合：乗務員、乗客から異音等の申告はなかったのか。

会社：京都駅発車後に乗客から異臭の申告があった。また静岡付近走行中に乗客から「音が大きいのではないかと申告があった。

組合：その時に運転台に異常を示す表示灯等は点灯しなかったのか。

会社：異常を示す表示はなかった。

組合：走行中に滑走が発生することはなかったか。

会社：京都以降に滑走の発生が散見されている。

組合：その滑走はブレーキ中以外にも発生しているのか。

会社：手元に資料がないので分からない。

組合：ATCチャートを見れば分かることである。そもそも乗客から異音や異臭の申告がありながら、なぜ列車を止めて床下点検を実施しなかったのか。会社の安全に対する姿勢はおかしい。

交検毎に磁気栓検査と油分析を行うべきだ！

組合：4月23日に会社が発表した調査結果には小歯車軸受の新品の写真が掲載されていたが、破損した小歯車軸受の写真は見せないのか。

会社：見せられないかどうかは広報でないと分からないが、小歯車軸受のモーター側が破損していた。かなり破損している。

組合：破損した部品はどこで回収されたのか。全て回収したのか

会社：京都～新大阪間である。上下線のどちらかは分からないが、ほとんど回収されたが全てではない。回収できていない部品を明らかにするつもりはない。

組合：どの部品が回収されていないか明らかにするべきである。小歯車軸受の保持器はなぜ破損したのか。

会社：破損の原因は現在も調査中である。

組合：N700Aに搭載されている台車振動検知装置では今回の歯車箱破損は事前に検知できるのか。

会社：小牧の実験所では、同種事故が発生した場合には台車振動検知装置で検知できることが確認されている。

組合：小歯車軸受を取替えることで同種事故の発生を防ぐことはできるのか。

会社：100%に近い確立で防ぐことができる。

組合：100%ではないのか。

会社：取替までの間は、磁気栓検査と油分析を実施することで破損が進展する前に発見できる。これで保持器が原因となるものについては100%防ぐことができる。

組合：一気に破損することはないのか。交検毎に磁気栓検査と油分析を行うべきである。

3年前の事故を「他社のこと」とする姿勢に問題あり！

組合：2010年3月にはJR西日本エリアで同様の歯車箱破損事故が発生したが、その時の事故原因を明らかにすること。

会社：他社のことである。原因についてはJR西日本も明らかにしていない。

組合：他社とはいえ、同型の車両が同じ線路上を走行しているのである。JR他社との情報交換はないのか。3年も経て調査中とはおかしいではないか。

会社：分からないものは分からない。

組合：3年前の事故についてJR東海は対策をとったのか。一部の編成の歯車箱にサーモラベルを貼付ただけではないか。

会社：そうである。

組合：3年前の事故を「他社のこと」として真摯に考えないことが今回の事故につながったといえるのではないか。

検査するのは現場社員だ！

会社は安全に対する考えを改めよ！

組合：会社は回答で「関係する社員には周知している」としたが、車両所の現場社員には今回の事故について何ら説明されていない。

会社：内勤や技術の社員には周知している。どの範囲まで周知するのは本社では分からない。

組合：現場で車両を検査する社員が事故について知らなければ一斉点検をして

も意味がない。「歯車箱を重点に検査するように」となぜ言わないのか。本社として鉄事や支社を指導するべきだ。

安全のためにはマニュアルを変えるべきだ！

組合：今回の事故では、新大阪駅で歯車箱の破損を発見できずに非常に危険な状態で鳥飼基地まで走行した。会社は今回の判断を良かったと思っているのか。

会社：大きな問題があるとは思っていない。

組合：その考え方が問題だ。歯車箱の破損を発見できなかったマニュアルを変更するべきではないのか。

会社：必要ならば行う。

組合：今回の事故は、破損した破片に車輪が乗り上げれば脱線したかもしれない大きな事故である。なぜ真摯に考えないのか。最大限安全側に考えるべきではないのか。台車振動検知装置で今回の事故が検知できるというならば全車両に取り付けるべきである。会社は安全に対する考えを改めるべきである。

以 上