

## N2事故 (GK破損事故) シリーズ②

# N2事故は防げなかったのか！？

前号 (Point37) で明らかにしましたN2編成の検査履歴と事故当日の状況を皆さんのように思われたでしょうか？

主に次の問題点があげられるのではないのでしょうか。

### 台車交換直後に2回も更油！

① 台車交換後すぐに油污損が発見されているにもかかわらず、台車交換して調べなかったのか？また、更油した時の抜き取った油を調査しなかったのか？

【一概には言えませんが、このGK潤滑油の異常の時に台車を交換していれば事故はなかったでしょう、また潤滑油を調べていればGK内に異常が発生していることがわかったと思われま

### 広島過ぎから異音・異臭発生、止まったのは新神戸！

② 広島を過ぎたあたりからの異音・異臭を乗客が気づいているのに車掌など乗務員は気が付かなかったのか？

【広島を過ぎたあたりから異音・異臭があったということから、もっと早い段階 (岡山駅や姫路駅など) で乗務員が申告していれば待避線のある駅で床下検査を実施できたでしょうし、それで異常を発見していればギアが見えるほどGKを破損させることはなかったと思います。また、ダイヤの方も当該「のぞみ56号」は運転打ち切りかもしれませんが、他の列車に今回ほど大きな影響を与えることはなかったと思われま

### 運行優先のJR西日本の企業体質が未だに！？

これらの問題点からJR西日本の運行優先の姿勢が垣間見られます。

これでは2005年の福知山脱線事故以降、言われ続けている運行優先のJR西日本の企業体質が未だに変わっていないのではないかと疑われます。

もっとも、現在の車両の構造上、根本的にGKが破損しても運転士に異常がわからないことは大問題であり、今後改良するべきだと思います。

仮にJR東海で同様のことがあったとした場合、GKの潤滑油の汚損の段階で台車交換をしていると思われま

すので今回のような事故にはならなかったでしょう。  
しかし、JR東海も過去に『X1編成のGKの異常で車軸が焼き付きをおこして車輪が30cmも削れてしまうという「シンデレラエクスプレス (291A) 事故」 (1991年)』や『J4編成のMM取付ボルト落失等によって車軸が削れるという『のぞみ』車軸削れ事故」 (1992年)』等々、最近でも1月に吊架線切断停電事故など考えられないような事故をおこしてきました。だからこそ他社のことだからとは言ってはおられません。

JR東海も同じN700系編成を運行しており、今回の事故を「他山の石」として教訓化しなければなりません。