

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報
No. 41 2010. 04. 10.
発行責任者 坂東 貞男
編集責任者 教 宣 部

N2事故 (GK破損事故) シリーズ④ JR西日本はとりあえずの対策実施！

JR東海では・・・？

今回は事故後の対策です。

JR西日本は、3月4日に事故の概要を公表しました。

そして3月8日には、5、6日に博多総合車両所で行った当該台車・GKの解体調査の結果とGKの破壊に至る状況の推定を公表しました。

同時に、今回の事故で最終的な原因が判明するまでの間の対策として、JR西日本所属の全ての新幹線電車に対し、

- ① 仕業検査、交番検査において、油の汚損が認められた場合には、従来の点検に加え、磁気栓の状況を確認するとともに、以後の交番検査ごとに磁気栓の確認を継続してまいります。
- ② 小歯車のベアリングの蓋へサーモラベルを貼り付け、定期的に確認します。
- ③ 交番検査において、磁気栓の一斉点検を行います。
を実施することを発表しました。

JR東海でも同様の事故が発生する可能性はある！？

今回のGK破損事故の最終的な原因が判明していないので、同じN700系を運行するJR東海でも同様の事故が発生する可能性はあります。

しかし、同じN700系を多数運行するJR東海は、このGK破壊事故についてほとんど触れることはなく、対策らしいことも実施していません。

ただ技術連絡で、歯車箱の温度調査を目的としてN700系3編成のGKにサーモラベルの貼り付けを実施するとありましたが、3編成だけでは対策とは言えず目的通りの温度調査ということだと思われます。それとも対象の3編成に何かあるのでしょうか？

事故後、2001年の上越新幹線のE1系であった今回のGK破損と類似のGK破損が発生していたことの教訓が生かされなかったことがマスコミ報道されました。

JR東日本の新幹線電車でも過去に類似のGK破損が発生していたということで、ますますJR東海としても対策が必要なのではないでしょうか。

私たち東海労大阪修繕車両所分会は、今回の事故を他山の石として、原因が解明されるまでに同様の事故を起こさないための対策、最終的な原因解明による根本的な対策、そして今回のような異常が起きた時に運転士に知らせる改良を求めます。

今回の事故を他山の石とするために、 私たちが現場から声をあげていきましょう！！