

## どうして壊れた歯車箱のまま走行したのか！？

### 大事に至らなかったのは結果論に過ぎない！！

4月18日16時30分頃、ひかり515号（700系C50編成）が新大阪駅に到着する際、10号車No.2歯車箱が大破する事故が発生しました。

そして、今回の事故では、新大阪駅入駅手前で台車異常を知らせる表示灯が点灯しましたが、運転台で異常がないことを確認して、床下点検を行うことなく鳥飼基地まで回送運転を行いました。しかし、鳥飼基地到着後、床下点検を行ったところ、歯車箱が破損しているのを発見し、仮搬送台車を装着して臨修庫まで移動させました。現場社員からは、「仮搬送台車を装着しないと動かせないほど歯車箱が破損していたにもかかわらず、よく回送運転したな・・・」「回送中に破損が進み一歩間違えば重大事故につながっていたかも・・・」「原因が特定できないまま運転続行は問題だ・・・。結果論として大事には至らなかったが無謀な回送運転だったのでは・・・。」と会社の安全に対する疑問の声が上がっています。

## 台車表示灯点灯で停止しても

### 車両点検をしないのが問題だ！

歯車箱の破損事故は、2010年3月3日にJR西日本で発生した「のぞみ56号」と同様の事象で、この時は、新神戸駅から新大阪駅まで運転を続行しました。そして、JR東海においても1991年に、X1編成の歯車箱の異常で車軸が焼き付きを起こして車輪が30cmも削れてしまう「シンデレラエクスプレス（291A）事故」がありました。

過去の事故から教訓とするならば、一重系の台車の異常を知らせる表示灯が点灯したときは直ちに停止し、車両点検を実施する。また、大事を取って速度を低下して運転をするなど現行の応急処置方法や規程の改定をするべきと考えます。また、台車や歯車箱に異常があった場合、運転台で故障等が把握できるシステムを取り付けるべきなのは明らかです。

公共交通機関を代表するJR東海として、二度と同じ事故を繰り返さないためにも早急な原因究明と対策、安全のための故障把握システムを求めて職場から声を上げましょう！