

ブレーキディスクボルトが折損、落失

人に当たったり、沿線に飛ばせば大惨事 !?

新聞報道によれば、9月25日に鳥飼車両所でJ46編成（300系）の14号車のブレーキディスク取付ボルト1本に、頭部の折損・落失が台車調査時に発見されました。折損・落失したボルト頭部は、いまだに発見されていません。

今回の「ボルト折れ」に対する会社のマスコミ発表は、「ブレーキ性能や走行安全性には問題ない」ということです。しかし、時速270キロで疾走する車両から外れれば、人に当たったり、沿線に飛んだり、万一对向列車に当たれば大惨事を招くのです。

これまで会社は、ブレーキディスク取付ボルトの折損・落失に対して、何回もボルトの形状を太くしたり材質の変更を繰り返してきました。そして、2005年4月に台車検査の検査周期延伸（45万キロから60万キロ）を強引に実施しました。また、ブレーキディスクや取付ボルトへの影響を気にしてか、交番検査前にボルト1本1本の探傷を行ってきました。

ボルトの折損・落失は一時的に止まったかのようにでしたが、他方ではブレーキディスクの亀裂が多く発生しているのです。これらによる台車交換も増えています。再び折れたことは、これまでの「対策」でもだめだったということです。「検査周期延伸」、「時速270キロ走行」、さらには「新ATC導入」によるブレーキディスクや取付ボルトへの負担は相当なものと考えられます。事故があってからでは遅いのです。原因の究明と抜本的な対策が必要です。

「ボルト折れ」の原因は未だ明らかではない！

ブレーキディスク取付ボルトの折損・落失が発見されJ46編成は、26日の午前中に交番検査が実施されましたが、該当台車は急遽、台車交換が行われました。他方、ブレーキディスク取付ボルトの一斉点検の指示がされましたが、なぜやるのかは一切明らかにされません。

これまでの「ボルト折れ」の原因は未だ明らかではありません。しかも、安全に対する姿勢は何も変わっていません。私たちは安全を守るためにこれからもしっかりとたかっています。

新幹線ブレーキボルトが折れる
25日午後11時50分ごろ、大阪府摂津市の東海道新幹線大阪第一車両所で、300系電車（16両）の14号車の床下でブレーキディスクを台車に固定している12本のボルト（直径4・6mm、長さ17・4mm）のうち、1本が頭部から1・7mmの部分で折れ、なくなっているのが見つかった。折れた部分は発見されていない。JR東海は、点検を徹底するとしており、この電車は24日に「こたま」、25日に「ひかり」で新大阪―東京間を

各日1往復運転の23日の点検時には異状は見つからなかったという。

9月26日

読売新聞（夕刊）