

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 65 2010. 08. 28.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

配電盤から発煙の原因はNFB故障！？

8月9日、「東海道新幹線緊急停車、のぞみ配電盤で火災か」などセンセーショナルにマスコミ報道された「のぞみ155号」14号車の配電盤から発煙した事象について、22日会社は原因と対策を発表しました。

それによりますと『発煙の原因は配電盤内の配線で過電流が生じた際に、空調装置のうちの空調圧縮機NFBの故障により、過電流を遮断できなかったため、発煙のプロセスとしては連続換気装置の故障により換気装置NFBがオフとなった際に発生したガスにより、空調圧縮機NFB負荷側の端子間で放電が発生し、過電流が流れたと推定され、空調圧縮機NFBの「芯棒固定用はんだ」が振動疲労破壊により切れていたために過電流の遮断ができず、過電流が流れ続け発熱し、NFB内部が絶縁破壊され内部短絡し、さらに大きな電流が流れ発煙に至った』としています。

そして、対策として『①同形式の空調圧縮機NFB約9200個を「はんだ強化型」のNFBに取替、②空調圧縮機NFB負荷側端子部及び換気装置NFB電源側端子部の絶縁強化』を実施することを発表しました。



安全は会社と社員が一致協力して作りあげるもの！

今回の原因や対策の公表は、ディスク取付ボルト折損やディスクの亀裂などさらには3月に起きた西日本編成N700系のGK破損事故の原因が未だに発表されていないことを見れば比較的早い発表と言えます。

しかし、現場では「あんなにNFBが溶損していてよく原因がわかったものだ、前からNFBに問題があることがわかっていたのではないか」「NFBを多数交換すると多大な費用がかかるため、低コスト化の一環で欠陥とわかっていても故障するまで交換するつもりがなかったのではないか」「22日にもC42編成も同様に配電盤で火花を発生させていることからこれ以上ブランドイメージにキズつける訳にいかず早々に発表したのでは」等々、うがった意見もあります。

このような意見が出る背景には、今回のC49の事象もC42の事象も、これまでにあったいろいろな事故・事象も会社は社員に詳細を明らかにせずに隠蔽しようとする姿勢を示してきたからです。

社員がマスコミ報道からしか事故・事象の情報が入らない状況は、異常と言えます。とても安全綱領にある『安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない』とはならないのではないのでしょうか？

私たち大阪修繕車両所分会は、安全というのは会社と社員が一致協力して日々の積み重ねで作るものであると思います。だからこそ安全に対し、大いに「ものを言い」全ての情報を公開することを追求していきます。