

## 高山線・24D床下からの発炎について 業務委員会開催

9月24日、高山線24Dが床下から発煙し、車内にも煙が充満する事象が発生した。5月25日にも1026Dで発煙事象が発生しており看過できない。

私たちJR東海労名古屋地本は、9月3日、「地本申5号 高山線・24D床下からの発炎についての申し入れ」を行い、11月24日、業務委員会を開催し会社と議論してきました。

回答と主な議論については以下の通りです。

### 【申し入れと回答】

#### 1. 発生の経緯と被害状況を明らかにすること。

【回答】事象概況 発生日時 令和2年9月24日(木曜日)8時7分頃

発生場所 高山本線 高山駅～飛騨一ノ宮駅間

列車 24D (A22 運用) 高山駅発名古屋駅行き キハ85系4両

車両 キハ85-1102 (所属：名古屋車両区キハ85系)

概況 車掌が、4号車の車内に煙が充満している事を認め、飛騨一ノ宮駅にて床下点検を実施した結果、床下より発煙を認めた。エンジンを停止させたところ発煙は収まったが、過給器下部で油滲みを認め、消防へ連絡した。油は、潤滑油であり、燃料ではないため消防の許可の基、久々野駅まで運転後、消防による確認、及び、検修社員の点検を行い、その後、名古屋車両区へ回送した。

列車への影響

運休 部分運休列車 上り1本(当該列車)

遅れ 下り2本 38分～7分

影響人員 約20名

2. 5月25日1026Dの発煙との関連性について明らかにし、今後の防止策を明らかにすること。

【回答】過給器内部の不具合が発端である事は共通しているが、関連性は調査中である。今後の防止策として、温度監視を目的としたサーモラベルの貼り付けを実施した。また、定期検査時の確認、納品時の検品強化などの他、潤滑油更油周期も見直した(90日から45日)。更に、鉄道総研にコンサルを依頼し、詳細検証を開始したほか、社内で過給器分科会を設立し、構造や検修などの様々な視点から再発防止対策を検討している。

3. 85系車両に加え、DC車両の緊急点検を行うこと。

【回答】定期検査時の確認を実施していることから、緊急点検は予定していない。

【主な議論】

組合：原因は何か。

会社：過給器の内部が壊れたことまでは分かっているが、どういうメカニズムで破壊に至ったかは分かっていない。

組合：キハ85-1102は1026Dと同じ車両ではないか。

会社：車両は同じだが、エンジンが違う。部位も違うので系統としては別物である。たまたま同じ車両という意味で関連性は調査中である。

組合：前はロッドを交換したがどうか。

会社：同一ロッドではない。

組合：油が無くなったのか。

会社：漏れてしまっているが、無くなってはいない。やれるところはやっていく考えであるが、総研に依頼しないと分からないくらいの技術的に難しい内容。

組合：今現在、営業運行しているのか。していいのか。

会社：いろんな考えがあると思うが、石勝線の事故のように燃料に引火して重大な火災に至ることはない。潤滑油で白煙は出るが列車火災になるものではない。

組合：炎は出なくても煙が充満すれば酸欠状態になる。この車両については、運行を取りやめて徹底的に調べた方がいいのではないか。

会社：サーモラベルの貼り付けと定期検査で担保できると考えている。心配はもっともだが重篤な状態には至らない。

組合：検査周期の延伸がされたが、それは要因には当たらないのか。

会社：周期の延伸したから壊れるというものではない。

組合：使用年数が長くなると当然壊れやすくなる。このままでいいのかとの疑問は残る。

箇所について良くても全体的に劣化していくのではないか。こと炎とか煙とかは社会的に与えるイメージは大きい。しっかり原因究明、点検をやって頂きたい。使用年数が長くなった車両の点検のあり方は今のままで良いのか疑問が残る。営業に使うべきではないと主張する。

会社：技術的な担保は取っていく。まずは今回の原因を突き止めていく。

以 上