

JR東海労ニュース

9条堅持！



山岡けんじ

No.1838

2013年5月16日

JR東海労働組合

「ひかり515号歯車箱破損事故に関する申し入れ」で業務委員会開催 やはり安全よりも運行優先か！

本部は5月16日、『申第41号 ひかり515号における歯車箱破損事故に関する申し入れ』の業務委員会を開催しました。この事故は、4月18日にひかり515号（700系C50編成）が新大阪駅到着の際、10号車No.2 歯車箱が大破するという重大事故でした。事故車両は、故障部位を確認しないまま鳥飼基地に回送されました。本部は、このような事故を二度と発生させないために会社に申し入れしました。

会社は「事故原因は小歯車軸受の製造上の問題と考える。現象発生後の会社の対応はマニュアル通りで問題はない。対策は念のため同一ロット番号の小歯車軸受の取り替えを約6ヶ月で実施していく。取り替えまでの間、小歯車軸受の健全性確認のため歯車箱の磁気栓検査と油分析を1～2回実施する。重大事故に対する組合説明は、必要に応じて適切に対応する」と回答しました。

また、本部の質問に対して会社は「事象はどこで発生したのか特定できない。新大阪到着時には床下の目視点検は行っていない。破損した部品は損傷が酷く散乱場所は資料がないので答えられない。小歯車軸受の製造会社は明らかにする必要はない。車両の空調機の穴や窓ガラスの傷は歯車箱の破損した事象と結びつくものではない。当該の軸受けは使用実績からも信頼性が高いため磁気栓検査と油分析の対策で同一ロット番号では事故は防げると考える」と答えました。会社の信頼性の高さを根拠にした事故対策では不十分であり、誠意のない回答など会社の安全姿勢には大きな問題があります。損傷し飛散した部品は、ホーム上の旅客または沿線住民に危険を及ぼすばかりか、線路内に落下したに部品が脱線転覆の重大事故を発生させる可能性もあります。

本部は、事故防止対策として小歯車軸受交換まで交番検査時に磁気栓検査と油分析を毎回行うことや列車に異音や異臭があった場合には列車を停止させて車両の目視検査をすること。さらに、台車振動検知装置を全車両に設置すること。車両事故が発生した場合には直接車両を点検する現場の社員に事実経過と事故説明を速やかにすることで万全な安全対策を講じるよう迫りました。



歯車箱が破損したひかり515号の台車