

N2編成車両事故！ベアリング破損・脱落、ギアケース突き破る！

破損原因特定できず！！

山陽新幹線で3月3日夜、走行中の博多発東京行き「のぞみ56号」（JR西日本・N2編成12号車）でギアケースが破損し、新神戸駅で運転を打ち切った事故で、JR西日本は8日、ギアケース内にある小歯車のベアリングの部品が外れて歯車に巻き込まれた結果、ギアケース内を内部から突き破ったとみられる、との調査結果を明らかにしました。

同社は、博多総合車両所で解体し調査していました。その結果、ギアケースの中にある、小歯車の両側のベアリングが破損して「コロ」が26個すべて脱落し、10数個が散乱、粉々に砕けた跡とみられる金属粉があったことが判明しました。同社は、コロの一部が、大歯車に巻き込まれた上、大歯車とギアケースの約1センチのすき間に挟まり、ギアケースを破って外に飛び出したとみています。また、ベアリングが破損した原因については、解明されておらず、鉄道総合技術研究所で詳しく調査を行うことになっています。

また、再発防止策については、ベアリングの破損で生じた摩擦でギアケース内が高熱となった痕跡があることから、ギアケースに高温状態を検知する「サーモラベル」を張ることや、潤滑油が濁っていた場合の点検を徹底することにしています。

以上が新聞報道等によって、私たち現場で働く社員が知りうる内容です。

構造上も含め、重大事故への徹底した原因の究明を！！

JR西日本は、ベアリングの破損原因について「走行中の揺れによる軸のぶれでベアリングに負荷がかかった、組み立て時のミスによる部品の不具合、潤滑油の巡りが悪く、ベアリング自体に過剰な摩擦が起きたなど様々な可能性が考えられるが、現時点ではわからない」としています。したがって、構造上も含め徹底した原因の究明が必要です。

今回、車両事故が発生したN700系は、JR西日本と共同開発し、JR東海も同じ形式のZ編成を保有していることから看過できない事故です。JR東海会社は、対岸の火事としてではなく、事故防止の観点から他山の石とするために、現時点における事故の内容、JR東海としての対応を明らかにするべきです。

