

関西業務ニュース

2013年5月26日No.221

JR東海労働組合新幹線関西地方本部

発行 小林 國博 編集 業務部

《「ひかり515号(C50)歯車箱の一部破損」に関する緊急申し入れ》及び 《「ひかり515号(C50)歯車箱の一部破損」に関する緊急・追加申し入れ》 について業務委員会を開催。

5月22日、「申」第34号「ひかり515号(C50)歯車箱の一部破損」に関する緊急申し入れ及び第37号「ひかり515号(C50)歯車箱の一部破損」に関する緊急・追加申し入れについて業務委員会を開催しました。

「申」第34号に対する《会社回答》

基本要

1. 今回の事故原因が確定し安全が担保されるまでの間、同型の軸箱を搭載している新幹線車両の運用を直ちに停止すること。

【回答】当該軸受は過去の使用実績からも信頼性が高く、今回は当該軸受の製造上の問題あったと考えているが、念のため同一ロットの小歯車軸受については新品への取替を進めていく。なお取替までの間、小歯車軸受の健全性を確認するため歯車箱の磁気栓検査及び油分析を行い同種事象の発生を未然に防止する。

2. 今回の事故に対する会社の評価を明らかにすること。

【回答】4月19日、4月23日にプレスで公表している通りである。

3. 今回の事故の原因を明らかにすること。また原因が未解明の場合は、会社が推測している原因等を明らかにすること。

【回答】小歯車軸受の保持器が破損したためである。メンテナンス過程は問題なく、当該保持器本体側に欠陥があったものと考え、製造メーカーで引き続き調査している。

4. 今回、またしても労働組合・社員等に概況等を明らかにする以前にメディア等にプレス発表したことに対して強く抗議するとともに、なぜメディア等へのプレス発表が先になったのか明らかにすること。

【回答】プレスに関することは支社権限外事項である。なお、労働組合に対しては、労働協約に基づき適正に対応しており、社員等に対しては適宜関係する社員

に周知している。

解明要求

I 事故前後の概況等について

1. 今回発生した「歯車箱破損」について、東京駅出発後のひかり515Aに関する、会社が把握している事実経過等について、隠すことなく時系列により明らかにすること。

【回答】ひかり515号（東京13時33分発、新大阪16時30分着、C50編成）は、静岡駅通過後に振動等の申告があったが、車掌にて異常がない事を確認している。また新大阪駅到着前に臭いの申告があったが、車掌が確認したところ臭いはすぐに消えている。その後、新大阪駅に到着する際、台車表示灯が点灯した。運転台で確認を行ったところ、リセット可、ブレーキ試験良好であったため、鳥飼基地に回送し調査を行った。

2. 「歯車箱の一部破損」を発見した箇所・状況等について時系列で明らかにすること。

【回答】鳥飼基地に回送した後に調査した結果、10号車No.1台車の歯車箱の一部破損を発見した。

II 車両状態等について

1. 会社は鳥飼基地への到着後、車両所社員の確認により歯車箱の破損を認識したと推察するが、この推察に間違いはないか明らかにすること。

【回答】着発線で台車付近の点検を行った結果、10号車No.1台車の歯車箱の、一部の破損を発見した。

2. 「ひかり515号の歯車箱の一部破損」の状況、及び調査結果について4月19日のメディア等への公表以降に明らかになった事柄も含めて詳しく明らかにすること。

【回答】平成25年4月23日に行われた、報道説明した内容が現時点での最新情報である。

3. 検修履歴について明らかにすること。特に交番検査、仕業検査時における歯車箱への給油実績等を明らかにすること。

【回答】検査歴については、新制：平成15年5月15日、全般検査：平成24年1月12日、交番検査：平成25年4月4日、仕業検査：平成25年4月16日である。また、その他検修実績についても特に問題はなかった。

4. 「車輪回転の異常を一時的に検知した」とは「固着による台車表示灯の点灯」と解答しているが、この認識について間違いはないか明らかにすること。

【回答】新大阪駅に到着する際、固着を検知しとことにより台車表示灯が点灯した。

5. 当該歯車箱の破損状況等を写真等により詳細に明らかにすること。

【回答】プレス発表されている通りである。

6. 当該歯車箱の、事故後の調査時点における潤滑油の油量を明らかにすること。

【回答】調査時点では、油がほぼなかった状態である。

7. 歯車箱の破損で脱落した部品が発見されているが、拾得した物及び拾得した場所等を明らかにすること。

【回答】破損により落失した部品を、京都～新大阪の線路内で発見している。

8. 当該台車及び床下機器などの車両周辺設備等に異常がなかったのか明らかにすること。

【回答】本事象との関連性は不明だが、大仕両の入庫後の検査にて、窓ガラスや空調（フサギ板）などに打コン（傷）があったものについては取り替えを行った。

9. 当該台車以外の10号車No.2台車を取り替えているが、取り替え理由を明らかにすること。

【回答】10号車No.1台車の車輪経に合わせるために取り替えを行った。

10. 取り替えた台車は現在どこにあり、どうなっているのか明らかにすること。

【回答】取り外した台車については、現在メーカー等で調査中である。

11. 取り替えのための予備台車は、どこから手配をしたのか明らかにすること。

【回答】予備台車については、浜松工場から2台車手配を行った。

12. 当該の台車以外にも「10号車No.1」空調を取り替えているが、取り替え理由を明らかにすること。

【回答】空調底板の修繕が必要であったため取り替えを行った。

13. また、11号車3E席窓ガラスの取り替えを行っているが、取り替え理由を明らかにすること。

【回答】修繕が必要であったため取り替えを行った。

14. 破損した歯車箱内の小歯車コロ軸受けと大歯車コロ軸受けのメーカーと製造年月日を明らかにすること。

【回答】個々について明らかにするつもりはない。

Ⅲ 運行状況等について

1. C50編成の運行歴を明らかにすること。

【回答】前運用は東2両から東京間への回送列車である。

2. 新大阪駅到着後に「正常に運行できることが確認できました」としているが、根拠を明らかにすること。

【回答】運転士の処置により、台車表示灯がリセットでき、ブレーキ試験も良好であったためである。

3. C50編成が臨回で、新大阪駅を発車する前から鳥飼基地に到着したときの運転台の状態を明らかにすること。

【回答】新大阪発車後は問題なかったが、鳥飼基地到着時に台車表示灯が点灯した。

4. 「車輪回転の異常を一時的に検知した」時の運転台の状況および運転士の対応を時系列で明らかにすること。

【回答】新大阪駅到着時に台車表示灯が点灯したため、所定停止位置まで運転を行った。

5. 「車輪回転の異常を一時的に検知した」のは1回だけなのか明らかにすること。

【回答】新大阪駅到着時と鳥飼基地到着時の2回である。

6. 今回の事象について、新大阪駅到着後、臨回出発までの間に床下点検等の車両点検を行ったのか明らかにすること。また、行っていないとすれば、その理由を明らかにすること。

【回答】運転士の処置により、台車表示灯がリセット可能で消灯したため、通常の手続きをして床下点検は不要と判断した。

7. 当該列車が東京駅を出発後に、部品が脱落した際も含めて「異音」「異臭」など乗務していた乗務員は何らかの異常を感じていなかったのか明らかにすること。また、乗客等からの苦情や申告がなかったのか明らかにすること。

【回答】静岡駅通過後に振動等の申告があったが、車掌にて異常がないことを確認している。また、新大阪駅到着前に臭いの申告があったが、車掌が確認したところ、臭いはすぐに消えている。

8. 鳥飼基地へ臨回として回送させる判断をしたのは誰か明らかにすること。また、この判断に対する会社の評価を明らかにすること。

【回答】運転士による処置により、台車表示灯がリセット可能で消灯したため、走行に支障がないと指令が判断し、詳細調査のために鳥飼基地まで回送した。

9. 鳥飼基地へ回送させる際、速度制限等を行ったのか明らかにすること。また、回送中の最高速度を明らかにすること。

【回答】台車表示灯がリセットでき、ブレーキ試験も良好であったため、通常の手続きで鳥飼基地まで回送した。

10. 鳥飼基地への到着後、「誰」が、「どのような計画」を立て、「どんな措置」を行ったのか明らかにすること。

【回答】支社車両課社員と各所（大仕両、大修両、大交両）と打ち合わせを行い、作業分担を決めて、仮搬送台車を装着し、臨修庫に転線を行い、台車交換を行った。

IV その他について

1. 脱落した部品により、地上設備等に損傷がなかったのか明らかにすること。

【回答】地上設備等の異常はなかった。

2. 脱落した部品等はすべて発見できたのか明らかにすること。

【回答】京都～新大阪間で大半を拾得している。

3. 発見できていない部品等がある場合、沿線へ飛散した可能性について明らかにすること。

【回答】大きさによってはバラスト内に紛れ込んでいる可能性もあり、まだ見つからないものもあるが、現時点で周辺住民等からの申告はない。

4. 同種事故の防止対策について現時点で会社として考えている事柄が明らかにすること。

【回答】当該軸受は過去の使用実績からも信頼性が高く、今回は当該軸受の製造上の問題があったと考えているが、念のため同一ロットの小歯車軸受については新品への取り替えを行っていく。なお、取り替えまでの間、小歯車箱軸受の健全性を確認するため、歯車箱の磁気栓検査及び油分析を行い、同種事象の発生を未然に防止する。

5. 今回の事故発生以降行っていた全編成に対する台車点検は終了したのか明らかにすること。また、同点検により異常等が発見されていれば明らかにすること。

【回答】700系、N700系、N700Aの点検を行い、異常はなかった。また、点検はすでに終了している。

「申」第37号に対する《会社回答》

1. 今回の事故を社員全体に伝えない理由を明らかにすること。

【回答】従前通り、関係する社員には周知している。

2. 台車の不具合に対し社員、特に台車検査車両所の社員が関心を持つことは大変重要と考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】従前通り、関係する社員には周知しており、問題ないと考えている。

3. 4月23日に会社が公開した「歯車箱の一部破損の調査結果について」以降に明らかとなった歯車箱等の破損原因を明らかにすること。

【回答】平成25年4月23日行われた、報道説明した内容が現時点での最新情報である。

4. C50編成10号車No.2歯車箱に取り付けられていた小歯車のメーカー及びロット番号を明らかにすること。

【回答】個々については明らかにするつもりはない。

5. C50編成10号車No.2歯車箱に取り付けられていた小歯車軸受のコロを保持する保持器が破損した原因を明らかにすること。

【回答】小歯車軸受の保持器が破損したものである。メンテナンス過程には問題なく、当該保持器本体側に欠陥があったものと考え、製造メーカーで引き続き調査している。

6. 平成22年3月3日20時40分頃にJR西日本区間を走行中の「のぞみ56号」で発生した歯車箱破損事故と、今回のC50編成で起こった事象は、同様の事象と考えるが因果関係はあるのか明らかにすること。

【回答】のぞみ56号は、小歯車軸受の原因が製造、検修のどちらか不明であったのに対し、今回の事象は製造に関わるものと考えている。

7. また上記「のぞみ56号」の事象に対し当時、東海会社としてどのような対策を行ったのか明らかにすること。

【回答】JR西日本の事故を受け、軸受メーカーに対し、品質向上に関する指導を行った。

8. 今回の事故に付随する作業が鳥飼基地内の各車両所において今後発生するのか、又は既に発生しているのか明らかにすること。また、発生しているとすれば作業の期間等はどうなるのか併せて明らかにすること。

【回答】当該軸受は過去の使用実績からも信頼性が高く、今回は当該軸受の製造上の問題があったと考えているが、念のため同一ロットの小歯車軸受については新品への取り替えを行っていく。なお、取り替えまでの間、小歯車箱軸受の健全性を確認するため、歯車箱の磁気栓検査及び油分析を行い、同種事象の発生を未然に防止する。また、取り替え期間は約6ヶ月を予定している。

《若干のやり取り》

積極的な説明責任を果たすこと

組合：今回の会社回答を聞いて、本部・本社間での業務委員会とほとんど変わらぬ回答であり、支社と本社がいかに緊密に連携しているのかよく理解できた。ところで会社側に問うが、当社の会長が5月13日に『産経ニュース』に乗ったのは当然承知していると思うが。

会社：関係あるのか。

組合：この中に「説明責任とは本来積極的なものである」と語っている。是非、今回こそ会社側委員が会長の言うとおりの積極的な説明責任を果たされるよう願っている。

小歯車軸受け交換までの施策はどこでおこなうのか？

組合：歯車箱破損に伴う小歯車箱軸受けの取替のための台車交換は主にどこの職場で行うのか？

会社：基本は大修両だか、ケースバイケースである。

組合：東京の車両所で台車交換はやるのか。

会社：予備車や運用状況による。分担はハッキリしていない。

組合：本部・本社間の業務委員会では「小歯車軸受けの取替については約6ヶ月で実施」と回答しているが、期間中の大修両における台車交換作業は何台車が想定されているのか？

会社：申し上げた通り何台車とは答えられない。早く進めば臨修でもやるので。運用によりけりで一概には言えない。

組合：歯車箱破損に伴う磁気栓検査と油分析について、「小歯車軸受けの取替を行うまで、1～2回実施する予定」と回答しているが、主にどこの職場で行うのか？

会社：おおむね交検で行う。

組合：その検査で万が一にも事故の再発はないのか。

会社：そうだ。

組合：現在、Z編成はおおむね月に二回程度交検を行っている。小歯車軸受けの交換まで最大約6ヶ月として2回の磁気栓検査と油分析大丈夫なのか。

会社：回数は1～2回。それで安全は担保されると考えている。

組合：期間中の大交両における磁気栓検査と油分析は、何個の歯車箱に対して行うことを想定しているのか？

会社：不明である。6ヶ月間に1～2回と想定している。

通常作業と異なる作業には「指示」を出すこと

組合：大台両では未だに今回の歯車箱破損に関連する作業が、「作業指示」がないまま作業を行っている。技術が「荷札」を付けているだけ。班長も何も言わない。

会社：大台両の作業は「解体・組替え」で取りおろしはなく、交検のように検査・調査をするのであれば指示は必要かもしれないが、そうではなく通常行っている作業である。問題はないと考える。

組合：現場社員は不信感や徒労感がある。今回の事故がなければ行う必要のなかった作業であり通常の仕事とは違う。何のためか知ることにより、気持ち良く作業できる。

会社：例えば、新しい指示があれば出すが、通常の作業以外なのか。こういう作業が発生するからと説明し、確実に作業をしてもらえば良い。

組合：現場は納得していない。組合としては大半の作業は大修両と大台両で行うものと捉えている。会社はこれまでもそうであったが頑なである。なぜ言えないのか。現場で作業する人は関係する社員だ。交検では伝えている、台検でもなぜそのような作業をするのか伝えること。

「申」 37第1項について

組合：伝えない理由を明らかにせよ。ちゃんと伝えること。疑問等を投げかけているのだから是非伝えること。

会社：取替や検査の指示判断については内勤等の関係する社員にちゃんと伝えてある。

事故の詳細について

組合：「ひかり515号」で台車表示灯が点灯した回数・距離程を明らかにすること。

会社：最初に点いたのが新大阪駅ホーム入駅時だったので所定停止位置で停止した。キロ程はわからない。

組合：鳥飼基地での点灯は。

会社：これも所定停止位置手前と聞いている。

組合：本線で台車が二回点灯したら床下点検になるが。

会社：そこは車両所の停止位置手前のため。

組合：これまでもそうであってが、会社は大変運がいい。しかしここまで歯車箱が破損したのにフェールセーフ側に働かなかった。問題ではないか。

会社：今回の台車点灯は固着以外他の条件はなく、軸温も点いていないし、脱線に至らしめるものでは無かった。

組合：あれだけの大きさの歯車箱の破片がレールと車輪の間に入っていれば脱線は十分想定できるのではないか。

会社：歯車箱の材料はアルミであり、そのようには考えていない。

組合：実験したわけでもなく、推論であり到底納得いかない。

組合：固着点灯した。5秒以上滑走して点灯したのではないか？大一両でも。

会社：固着点灯の理由はわからない。コロがかんだのかわからない。推定だが、停止寸前で遅い速度で軸にかかる抵抗が強くなり固着検知したのでないか。固着点灯の理由と歯車ケースの破損とは関係ないと考えている。

組合：歯車箱破損の原因は特定できたのか。

会社：保持器の可能性が高いと考えている。

組合：保持器の破損状況は。

会社：大きく破損していた。

会社が公開した調査結果の資料について

組合：実際に破損した歯車箱の写真は公表されているが、破損した小歯車軸受けの写真はなぜ公表しないのか。

会社：わかりやすいようにしたのではないか。広報でないとわからない。

異常はいつ頃から発生していたのか

組合：走行中の滑走発生は何回あったのか？ブレーキ中にも発生しているのか。

会社：京都まではない。細かい数値はわからない。

組合：原因は保持器ということか。

会社：製造上に問題があったと考えている。

組合：当社が調査したのか、鉄道総研に依頼したのか。

会社：我が社とメーカーの調査である。

組合：2010年3月に発生した、N2編成での歯車箱破損事故と比べて原因の発表が早い。メーカーへの責任転嫁ではないのか。

会社：そのようなことはない。きちんと調査した結果である。

保持器の状態について

組合：該当歯車箱の保持器は2個とも破損していたのか。

会社：結果的に2個とも破損していた。

組合：会社の発表では2個ともとは書いてないではないか。問題がある。

回収した部品について

組合：破損し飛散した歯車箱の部品はどこで発見・回収されたのか。

会社：おもに高槻市付近の線路脇と停車場（新大阪）で大半の部品が回収されている。

会社の発表にも線路内と書いてある。

組合：大半とは、全てではないということか。

会社：大きさによって、バラストの間に入ってしまった等も想定される。

乗車中の申告等について

組合：お客様からの異音、臭いの申告はあったのか。

会社：静岡付近でお客様からの申告があった。車掌長が確認して通常の音の範疇と判断した。また、京都で臭いの申告があったが、京都を出てから車掌が確認に行き、臭いはすぐに消えている。

組合：京都でのお客様は10号車に乗車されていたのか。

会社：10号車より後ろである。

組合：いずれも指令は知っているのか。

会社：事後で報告を受けた。車掌が確認したときは臭いも消えていたし異常が無かったので関連性はわからない。

組合：10号車ほどの座席付近か。

会社：わからない。

小歯車軸受けについて

組合：小歯車軸受けに使われていた「コロ」は報道によると30個となっているが、26ではないのか。

会社：メーカーによって違う。今回は30個である。

組合：コロは全部発見できたのか。

会社：一概には言えない、大半だ。

組合：コロが全部かどうか、わかっているのか。

会社：大半と言っている。

組合：全部かどうか言えないのは問題である。会社の回答ではコロは全て発見されていないと判断せざるを得ない。大変な問題である。

組合：コロの数の違いはなぜか。

会社：メーカーのノウハウの問題である。

組合：台車ごとに違うということか。

会社：そうである。

会社評価の根拠について

組合：当該軸受けの信頼性が高いという会社の評価の根拠は。

会社：700系から同じものを使っている。

組合：当該軸受けの製造上の問題と考えた根拠は。消去法的に考えて行き着いた結果なのか。

会社：そうである。色々な原因を一つ一つつぶして、最終的に製造上のものとした。

組合：コロの強度に問題はないのか。

会社：ない。

組合：西会社の車両で起きたメーカーと同一のものか。

会社：違う。

メーカー等を組合には伝えない理由について

組合：メーカーと製造年月日について、プレスには公表して労働組合にはいえないのか。

会社：報道通りだ。

組合：組合に明らかにしない理由は何だ。

会社：報道が我が社から出ているとは限らない。ロッド番号等を我が社から積極的に明らかにするつもりはない。

組合：メーカーについては読売新聞が載せていた。また製造年月日についても報道されている。

会社：メーカーが報道されていたことは承知しているが、製造年月日について報道されていたことは把握していない。

組合：インターネット上で公開されている。

会社：独自に取材されたのではないか。我が社から積極的に説明するつもりはない。

組合：台車表示灯が2回点灯したら床下点検になったのは過去の事故の教訓だが、今回の事象を受けて何か対策を考えているのか。

会社：検討はするが、どうなるかはわからない。

組合：今回の事故を受けて今のままでは良くない。大事故にならないようにマニュアルを変えるとか考えているのか。

会社：しかるべき所へはお伝えする。

過去事例の事象について

組合：1991年に発生した291A事故を知っているのか。

会社：歯車箱の給油の報告に問題があったと認識している。

組合：組合の認識としては、この事故も小歯車軸受けに問題があったと認識している。事故後に同一ロットの小歯車軸受けを交換している。

会社：給油の問題である。

今回の事故に関する対策について

組合：そもそも、原因が特定されていない段階での小歯車箱軸受け交換の対策は有効なのか。

会社：対策ではない。単品の問題と思うが、念のために替える。

組合：今回の対策で同様の事象は二度と発生しないと考えているのか。

会社：相当信頼のあるもの。安全は担保できると考えている。

組合：今後もこのメーカーからの部品を受注使用するのか。

会社：そうである。

組合：今回の事故は、破損した物が車輪やレールにかみ込むなど重大事故になる危険な状態、脱線もありうる事象だった。安全サイドで対処すること。

会社：会社としては単品としての認識だ、念のため同一ロットの交換を行っている。今回は脱線に至る問題ではないとの認識だ。

組合：脱線に至る問題がないとの認識は問題である、確認しておく。

組合：乗務員の訓練でも今回の事故の写真を見せるなど、問題を明らかにすること。

会社：それはわかっている。

組合：二度と同様の事故を起こさないために、今回の事故は破損した破片等に車輪が乗り上げていけば脱線の可能性すらあった大きな事故であるとの認識に立ち、安全を第一義とする鉄道業においては、最大限安全側に考え行動すべきことを強く要求する。

以上