

「こだま751号(F1編成)車両故障」 に関する業務委員会を開催！

6月14日、地本は「こだま751号(F1編成)車両故障」に関する申し入れについて、業務委員会を関西支社と行いました。参加者は、組合側は柳楽副委員長、笹田副委員長、今田組織部長、渡邊組織担当部長、細田車両担当部長、下茂運輸担当部長、西業務部長。会社側は、岡本人事課課長代理、辻井運輸課課長代理、丹藤車両課課長代理、深谷人事課係長でした。

「申」第33号「こだま751号(F1編成)車両故障」に関する申し入れ

4月21日、19時35分頃、こだま751号(F1編成)が車両故障により小田原駅にて運転を取りやめて、ご利用の乗客に多大な迷惑をお掛けした事象が発生した。

組合は、この間の新幹線車両の安全問題が多く発生している中、乗客・乗務員の安全を守るために、事故の原因究明が必要であると考えます。

1. 4月21日の751A(F1編成)における車両故障の詳細について、時系列で明らかにすること。

【会社回答】2021年4月21日19時35分、小田原駅係員は、751A(F1編成)乗車旅客より、当該列車の6号車付近で焦げ臭がする旨の申告を受けたため指令に報告した。車掌長が確認したところ、車外(ホーム上)の6号車大阪方で焦げ臭を認めた為、19時53分より床下点検を実施した。点検の結果、外観上の異常は無かったが、6号車No.1台車より焦げ臭がすることから、運転に支障する恐れがあると判断し、小田原から名古屋間を前途運休とし、当該編成を下り本線に転線させた。その後、三島車両所検修係員が、再度床下点検を行い、運転可能であると判断し、最終列車運転後に当該編成を三島車両所に収容した。

2. 751A(F1編成)、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【会社回答】事象発生後の詳細調査の結果、当該編成は、751A東京駅発車以降、1号車ATC開放スイッチ内の接点不良により、全M車(2~15号車)で電気ブレーキ指令が伝わらない状態となっていたことが判明した。従って、この時の焦げ臭は、ブレーキ時に電気ブレーキ指令が伝わらず空気ブレーキが動作した結果、ブレーキディスクの温度が上昇したことにより発生したものと考えられる。対策として、電気ブレーキが立ち上がらない状態を通知できる

ように、モニタ改修を検討している。また、台車温度検知装置については検知制度の向上に取り組むと共に、今後、検知装置および発報時の取り扱いの変更を検討している。

3. 751A（F1編成）、運行履歴及び検査履歴を明らかにすること。

【会社回答】本事象発生直前のF1編成の運行歴は、503A（東京～岡山）、514A（岡山～東京）、751A（東京～名古屋）であり、その途中で本事象が発生した。当該編成の検査歴は、2020年10月2日に全般検査、2021年4月7日に博多総合車両所岡山支所にて交番検査、2021年4月20日に東京仕業検査車両所にて仕業検査を施工している。

（若干のやりとり）

組合：今回の事象など車両故障について、現場で教えてもらえないのか。

会社：調査する必要な社員には周知している。

組合：この事象について、大仕両の仕業担当者は知らない。知らなくて良いのか。

会社：必要な社員には周知している。

組合：必要な社員とは。

会社：誰とは言えないが、必要な社員には周知している。

組合：この事象はJR西日本の車両で、JR西に今回の事象について報告しているのか。

会社：JR西日本にも行っている。

組合：調査した社員、JR西日本にも状況報告して、その他の現場社員にはしていないのか。

このような不具合が発生した場合、明らかにする必要がある。

会社：今後も必要な範囲で必要な内容を明らかにしていく。

組合：小田原駅の床下点検で外観異常なしと言うが、焦げ臭の原因がブレーキディスクの温度上昇と言うのであれば、ブレーキディスクの外観は焼き付いていたのではないのか。

会社：現地で車両所社員が見て異常はなかった。問題はなかった。

組合：焦げ臭がするぐらいだったらブレーキディスクは焼き付いている。外観異常なしはよくわからない。ブレーキディスクも異常なしと報告は上がっているのか。

会社：現地で見た判断が一番である。

組合：今回の事象で電制失効、CI故障でもなく接点不良でブレーキディスクの焼き付きが起こると知識を得る事ができる。乗務員・車両関係者の全社員に明らかにすること。会社は技術習得、技術力向上が大切だと言っていることと逆行している。

会社：今までも必要な社員には明らかにしている。

組合：必要な範囲で必要な社員という事では隠蔽体質はなおらない。

車両故障発生時の原因・対策を乗務員・車両関係者の全社員に明らかにすること。