

「のぞみ8号及び96号に於ける車両点検」 に関する業務委員会を開催！

3月2日、地本は「のぞみ8号及び96号に於ける車両点検」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、小泉人事課課長代理、辻井運輸課課長代理、丹藤車両課課長代理、岡本人事課係長でした。

「申」第23号「のぞみ8号及び96号に於ける車両点検」に関する申し入れ

昨年12月27日、厚狭～新山口間走行中の「のぞみ8号」が異音感知し、広島駅で車両点検を行い異常なしで発車。その後、姫路～西明石間走行中、再び異音感知し新神戸駅にて車両点検。そして、新大阪駅で車両交換を行った。

また、12月30日、広島～東広島間走行中の「のぞみ96号」でも車両故障が発生し、東広島駅で運転を取りやめて、ご利用のお客様には多大な迷惑をお掛けした。

今回の車両故障は、いずれも台車及び駆動系関係の故障であり、安全上問題があると考え。以下、組合申し入れに対する回答。

1. 12月27日の8Aの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12月27日8時10分頃厚狭～新山口間走行中の8A（F3編成）、車掌は、8号車で通常と異なる振動がある旨、指令に報告した。8時44分、広島駅において走行管理班による、車両点検を行い、異常が無かったため、9時05分運転再開した。その後、10時02分、添乗していた走行管理班は、姫路～西明石間走行中、左右振動を体感で感じ取る旨、指令報告し緊急停止した。10時18分、170Km/h徐行で運転再開し新大阪以降を運休とし車両交換を行った。この関係で、当該列車は新大阪駅に46分遅着した。

2. 8Aで使用した列車の編成及び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F3編成の運行履歴は8A（博総～東京）、その途中で本事象が発生した。当該編成の検査履歴は・令和元年1月に全般検査・令和元年12月13日に台車検査・令和2年11月19日に交番検査（博総・岡山支所）・令和2年12月26日に仕業検査（博総）

を施行している。

3. 8 A、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【会社回答】台車関係部品の調査は実施したが異常がなく原因不明と聞いている。

4. 12月30日の96Aの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】2020年12月30日7時37分頃、広島～東広島間96A（G41）運転士はモニタに14号車駆動系異常の表示を認め798.200mに停車した。7時57分、車掌による14号車の台車点検及び小移動による車輪回転確認を行い、異常が無いことを確認したあと8時27分、東広島駅までマニュアル30で運転再開し、その後、前途運休とした。

5. 96Aで使用した列車の編成及び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G41編成の運行暦は、2741A（広運～広島）であり、その後96A（広島～東京）で本事象が発生した。当該編成の検査暦は・令和2年12月25日全般検査・令和2年12月28日仕業検査（東仕両）を施行している。

6. 96A、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【会社回答】ブレーキ出力制御装置（BPG）への主電動機側の入力電圧にバラツキがあったことにより高速域において主電動機側の速度発電機の発生電圧が正しく認識できなかったためである。過去に類似の故障が発生し①ギャップ管理値の適正化②BPG速度入力基板の改修③車両データを用いた軸速度解析の3つの対策を実施していた。

今回の事象に対しては、①は完了していたが、②は未実施であった。また、今編成は12月25日に全般点検出場したため、事象発生時は③軸速度解析を実施する前であった。今回の事象を受けて、従前は全検時に一部号車で実施していた。BPG基板の改修は全号車で実施する。これにより全BPG基板の改修改善を早める。

以下、若干のやり取り

異常振動緊急停止車両、入念点検・調査しても原因不明！！

組合：のぞみ8号（F3編成）の通常と異なる振動とは、どんな振動なのか。

会社：通常と異なる振動ということ。

組合：ガタガタ音などはなかったのか。

会社：聞いていない。

組合：原因は不明なのか。

会社：台車関係部品の必要な調査を実施したが異常がなく原因不明である。

組合：台車交換は行ったのか。

会社：台車交換は行った。

組合：その後、同事象はないのか。

会社：その後は同様の申告は発生していない。

組合：入念点検を行って異常がないのに、何で台車交換を行ったのか。

会社：念のために台車交換を行った。

組合：原因はわからないが、問題はないと判断したのか。

会社：安全上問題ないと確認した。

駆動系異常運転打ち切り 9 6 A (G 4 1 編成)

組合：ギャップ管理値の適正化とは、何を適正化したのか。

会社：MM速発センサーとギヤとの隙間調整の適正化である。

組合：今までは適正化ではなかったということか。

会社：今までも適正に管理していたが、より適正にした。

組合：今回のBPG速度入力基板の改修と、前回の726A(F20編成)の車両故障の対策としてBPGソフト変更を検討としていたが、今回のソフト改修とは違うのか。

会社：違う。

組合：前回のBPGソフト変更は実施されているのか。

会社：改修を行っている。

組合：前回のソフト変更の検討から一歩前進してソフト改修を行っているということか。

会社：そうである。

組合：前回のソフト変更は、いつまでに完了するのか。

会社：今、手元に資料がないが適切に行っている。

組合：今回の速度入力基板の改修は、いつまでに完了するのか。

会社：4月に完了としていたが、早めに完了するようにしている。

組合：基板を改修すれば、今後このような事象の故障は発生しないということか。

会社：そうである。

台車の異常を知らせる表示が点灯していて

230km/h 運転は安全上問題である！！

組合：東広島で前途休止にして、その後、鳥飼基地へ回送したときの運転方法は。

会社：鳥飼まで230km/hで回送している。

組合：東広島までマニュアル30で運転、その後、鳥飼まで230km/hで回送しているが、安全上問題である。

会社：広運で分析し、速発の入力電圧のバラツキが原因であるとデータを見てわかった。関係者で検討し判断している。

組合：運転方法は安全上、最も大切な問題である。駆動系異常が点灯したまま30km/h以上で運転していたら問題である。

会社：安全上問題ない。

組合：230km/hは極めて安全上問題である。駆動系異常が点灯したまま運転することは安全上問題である。

会社：関係者で話をして安全上問題ないと判断した。

組合：結果的によかっただけ、過去の台車亀裂、シンデレラエクスプレス事故が教訓となっていない。

以上