

「のぞみ22号及びのぞみ4号に於ける 車両故障」に関する業務委員会開催！

4月20日、地本は申第21号に関する申し入れについて、関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、組合側は、柳楽副委員長、前田副委員長、下茂業務部長、渡邊組織部長、細田車両担当部長、梶田運輸担当部長。会社側は、足立人事課課長代理、辻井運輸課課長代理、紫牟田車両課課長、深谷人事課係長でした。

「申」第21号「のぞみ22号及びのぞみ4号に於ける車両故障」に関する申し入れ（2023年3月6日申入）

1. 2月16日の22A列車の車両故障の詳細について、時系列で明らかにすること。

【回答】15時02分、新横浜駅～小田原駅間で8号車対角バランス異状が発生し、71K700mに停止。乗務員による台車検査で異状なしのため、小田原駅まで退行運転で移動した。17時29分、小田原下り1番線に22A到着、17時31分、上り線運転再開した。22Aのお客様を降車させてから、下り1番線～下り本線に入換し、18時18分下り線の運転を再開した。その後、東京修繕車両所の社員が小田原にて車両データを分析した結果、自動高さ調整装置の不具合と判明したため、所定速度で大井基地まで回送した。

2. 22A列車（K16編成）の運行履歴及び検査履歴を明らかにすること。

【回答】当該車両の検査歴は、博多総合車両所にて、2022年11月17日に全般検査、2023年1月7日に交番検査、2023年2月15日に仕業検査を施行している。2月16日に、K16編成は22Aに充当され、博多～東京間を運行中、小田原～新横浜間の事象が発生した。

3. 22A列車、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【回答】他社の事象について、当社は回答する立場ではないが、自動高さ調整装置の不具合が原因であり緊急対策として同形式車両を対象に自動高さ調整装置の機能確認を速やかに実施すると聞いている。

4. 22A列車、「停止地点～小田原駅間」及び「小田原駅～東京駅間」の運転方法を明らかにすること。

【回答】停止地点（71K700m）から小田原まで「不足の退行運転」を指令、小田原構内については機外（上り線東京方）から下り1番線まで「地上信号機による運転」を指令し小田原下り1番線に収容した。その後、下り1番線から下り線大阪方を經由し、下り本線に地上信号機により入換を行った。車両点検の結果、異常がなかったため、小田原～東京間については運転規制なく所定運転（常用保安方式施行）で回送列車として運転した。

5. 2月23日の4A列車の車両故障の詳細について、時系列で明らかにすること。

【回答】11時15分頃、新横浜駅入駅中に12号車対角バランス異常が発生し、上り1番線の所定位置に停止した。当該列車は新横浜で前途運休とし、後続列車への移乗案内を行った。その後、東京修繕車両所の社員が新横浜駅にて床下点検と車両データ分析を行い、台車の異常ないことが判明したため所定速度で大井基地まで回答した。

6. 4A列車（F15編成）の運行履歴及び検査履歴を明らかにすること。

【回答】当該車両の検査歴は、博多総合車両所にて、2022年12月12日に全般検査、2023年2月2日に交番検査、2023年2月21日に仕業検査を施行している。2月23日にF15編成は4Aに充当され、博多～東京間を運行中、新横浜入駅時に事象が発生した。

7. 4A列車、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【回答】他社の事象について、当社は回答する立場ではないが、自動高さ調整装置取替後の原点リセット作業を失念したことが原因と聞いている。対策として、運用充当前に確実に原点リセット作業の確認を行うと聞いている。

8. 4A列車、「新横浜駅～東京駅間」の運転方法を明らかにすること。

【回答】車両点検の結果、異常がなかったため、新横浜～東京間については運転規制がなく所定運転（常用保安方式）で回送列車として運転した。

以上

【若干のやり取り】

組合：2017年12月に台車亀裂が発生した以降に「対角バランス異常」が設けられたが、東海の車両には、今回の事象は発生していないのか。

会社：東海の編成でも過去には、同事象が発生しているが、亀裂が発生するような事象ではなかった。

組合：今回の22A事故はLVの不具合で、4A事故は「原点リセット作業」の失念ということではないか。

会社：そうである。

組合：東海編成でもLVの不具合で「対角バランス異常」の事象が過去に発生したことはないのか。

会社：今回の22AではLV単体の不具合であったが、原因は動作が緩慢であったので、その対策は東海の編成でも行っている。東海の編成で全く同じような事象が発生はしないと考えている。

組合：亀裂検査と車両データ分析検査で、LVの不具合は把握できるのか。

会社：今回のように東京修繕車両所の社員がデータ分析をして、それぞれのLVの動きを確認していくと、一部のLVだけおかしい動きをしていたので、データ分析で判る。

組合：特定のLVが不具合で、速度制限がなくても走行できるのか。

会社：データ分析の結果、問題ないので所定速度で運転をした。

組合：LVの不具合は、機械的不具合ということなのか。

会社：機械的不具合である。

組合：今回のLVの不具合で、一斉点検は行ったのか。

会社：西日本編成で他社の事象なので、どの様な対応を取ったかは持ち合わせていない。

組合：東海の編成と西日本の編成のLV装置は違うのか。

会社：今回、動作が緩慢であったということで調査したところリューズが中に入っていたのが原因である。東海ではそのやり方をしていない。LV装置は同じであるが、検修のやり方が全く違う。

組合：2 2 AでLVの不具合判った後、4 Aの事象は何故起きたのか。

会社：4 Aの事象は、LVを取り替えた後にLV調整をやってなかったのが原因である。

組合：作業に問題があったということか。

会社：作業の中でやるべきことをやってなかったのが原因である。

組合：東海ではこの作業はSEKに業務委託しているが、西日本の作業は何処が行っているのか。

会社：何処が作業を行っているかは分からない。

組合：先程の説明では、東海と西日本では作業マニュアルが違うということではないか。

会社：作業マニュアルが一緒なのか、マニュアルが同じでもやらなかったのかは持ち合わせてないので、分からない。

組合：東海では同じような事象は起きないだろうというのは、憶測に過ぎないか。

会社：今回の事象は、内部にリューズが入っていたが同じような作業を行っていない。

組合：ないだろうではなく、ないと断言できる作業を行うこと。

以上