

「のぞみ226号及びこだま726号に於ける 車両点検」に関する業務委員会を開催！

6月19日、地本は「のぞみ226号及びこだま726号に於ける車両点検」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、今田組織部長、西教宣部長、渡邊組織担当部長、笹田業務部長。会社側は、甘楽人事課課長代理、高橋運輸課課長代理、毛利車両課課長代理、岡本人事課係長でした。

以下、組合申し入れに関する会社回答。

「のぞみ226号及びこだま726号に於ける車両点検」に関する申し入れ

5月2日、14時10分頃、豊橋～浜松間走行中の「のぞみ226号」で車両故障が発生し、最大84分の遅れが生じた。

また、5月6日、14時頃、名古屋～三河安城間走行中の「こだま726号」でも車両故障が発生し、三河安城駅で後続列車に渡り板で旅客移乗させ、最大240分以上遅れるなど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、何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ます。

よって、下記の通り申し入れる。

1. 5月2日の226A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】

5月2日14時06分豊橋から浜松間走行中の226A（X44編成）運転士より、台車表示灯が点灯した為270km500mに停止した旨、指令に報告があった。14時25分後部車掌による車両点検を開始した。

その後、BCコックを締切り、ブレーキ軸割合設定等の運転再開に向けた処置を行い、15時24分に最高速度200km/h制限にて運転を再開した。

2. 226Aで使用した列車の編成及び運行歴を明らかにすること。

【会社回答】

本事象発生直前のX44編成の運行歴は、1704A（東二両～東京）、203A（東京～新大阪）、1804A（新大阪～大一両）、1827A（大一両～新大阪）であり、その

後 2 2 6 A で事象が発生した。

3. 2 2 6 A、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【会社回答】

当該事象の原因は、3号車の圧力検出装置内の圧力センサーの不具合によって、ブレーキ設定器「運転位置」にもかかわらずBC圧力を誤検出したため、ブレーキ不緩解条件となり台車表示灯が点灯した。調査した結果、圧力検出装置内の圧力センサーの不具合を確認している。再発防止として、当該メーカーの圧力検出装置の内、同一製造年月の物についてブレーキ不緩解時のBC圧力について異常のないことを確認した。その他の対策については現在検討中である。

4. 5月6日の7 2 6 A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】

5月6日13時41分、7 2 6 A運転士は名古屋から三河安城間走行中、11号車駆動系異常を認め、3 3 4 km 6 0 0 mに停止した旨、指令に報告した。13時49分、車両点検を行い、14時11分、マニュアル30で運転再開した。14時14分に再度、同事象が発生し3 3 3 km 8 0 0 mに停止した為、14時23分に再度車両点検を行い、14時42分にマニュアル30で再度運転再開した。

その後、当該列車は三河安城駅上り本線まで運転したあと運転を打ち切り、三河安城から東京間は運休とした。

5. 7 2 6 Aで使用した列車の編成及び運行歴を明らかにすること。

【会社回答】

本事象発生直前のF 2 0編成の運行歴は、1 6 0 4 A（東一両～東京）、7 0 5 A（東京～名古屋）であり、その後7 2 6 Aで事象が発生した。

6. 7 2 6 A、車両故障の原因と対策を明らかにすること。

【会社回答】

車軸の速度発電機で検出した速度と主電動機の速度発電機で検出した速度を比較し、速度差が3 km/hが5秒間継続すると駆動系異常を検知するが、今回、これは、11号車No. 2軸の速度発電機のコイルが断線したことにより、速度発電機の信号が途絶え、検知速度が急激に約200 km/hから0 km/hへ変化し、速度発電機の断線と駆動系異常を検知したものであり、断線検知すれば、駆動系異常は検知しない仕様であったが、ブレーキ出力制御装置のソフト不具合により誤検知した。対策として、速度発電機のコイル断線防止と、ブレーキ出力制御装置のソフト変更を検討している。コイル断線防止の具体的対策は検討中であるが、ブレーキ出力制御装置のソフト変更については、メーカーで改修した装置を浜松工場及び車両所にて搭載する予定である。

2 2 6 A 車両故障、運転再開時に台車表示灯は点灯していたのか？？ 会社回答、確認できていない。そんな不誠実な回答はあり得ない！！

組合：2 2 6 A の車両故障で運転を再開したときは、台車表示灯は点灯していたのか。

会社：事故処理として、事故号車の B C コックを締め切り、ライニングの緩みを目視してブレーキが作用しない状態を確認して車輪とライニングを確認して運転再開した。

組合：聞いているのは運転再開した時に、台車表示灯は点灯していたのかを聞いている。

会社：ポップアップ時の詳しい情報が無いのでわからないが、ただ安全に支障はない。

組合：台車表示灯が点灯した状態で 2 0 0 km/h で走行して安全上問題ではないのか。軸温、油漏れによる台車表示灯の点灯であれば重大事故に繋がる。

会社：処置号車で不緩解以外の事象の時は、ポップアップで表示される。それ以外の号車もポップアップ表示される。台車表示灯ではなくモニタの方にポップアップ表示されるので安全に支障はない。万が一、他の号車で発生しても問題はない。ポップアップで異常が表示されるので対応できる。

組合：圧力センサー異常は、その後の調査でわかったこと。その時にどう判断したのか。台車表示灯が点灯した原因は固着、軸温かもしれないので小移動して確認したのか。

会社：床下でライニングの緩みを確認している。

組合：B C コックを切っているから緩みは良いが、固着はどのように確認したのか。

会社：当日、固着が点灯していたのか、ポップアップしていたのかどうかの情報はない。

組合：台車表示灯の原因は不緩解のみと言う事か。

会社：そのように聞いている。

組合：不緩解だからライニングの隙間を見て大丈夫だと言う事で運転を再開した。

会社：ブレーキ軸割合も設定している。

組合：台車表示灯が点灯したままでも、それらを確認したから 2 0 0 km/h で東京まで走らせて問題ないと判断したのか。

会社：台車表示灯が点灯していたのか確認できていないが 2 0 0 km/h で走らせている。

組合：台車表示灯がついて走らせたなら、駄目だろう。

会社：その他の事象であればポップアップ表示されるので問題はない。

組合：問題ないと言える根拠は何か。

会社：ポップアップでモニタ表示されるので問題はない。

今回の事象は、1 9 9 1 年に X 1 編成の歯車箱の異常で車軸が焼き付きを起こして車輪が 3 0 cm も削れてしまう「シンデレラエクスプレス（2 9 1 A）事故を教訓とするならば、1 重系の台車の異常を知らせる表示灯が点灯した時は、大事を取って速度を低下して運転するなど現行の処置方法や規程を改定すべきだと考えます。

以上