

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 36 2010. 03. 10.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

## JR西日本のN700系が走行中にGKが大破！！ JR東海のN700系は大丈夫か！？

皆さんもマスコミ報道でご存じの通り、3月3日JR西日本管内を走行中のN2編成の12号車車内で発煙しているとの情報により新神戸駅で停車、車両点検を行ったところ12号車No.2台車のNo.3軸の歯車箱が破損しているのが発見され、運転を打ち切って鳥飼基地に回送されました。

その翌日には、歯車箱の一部が欠損し、大きな亀裂が走っている写真がマスコミによって公表されました。

公表された写真を見て皆さんはどう思われたでしょうか！？

よくこんな状態で走っていたものだ…、一歩間違えば大惨事に…、もっと早く異変に気がつかなかったのか…等々、様々の感想があることだろうと思いますが、我が社のN700系は大丈夫かという心配がわいてきたのではないのでしょうか。

## 歯車箱からギアが見える状態で約37キロも走行！！ 運行優先・安全軽視そのものではないのか！！

今回、JR西日本は歯車箱が大破しているにもかかわらず新神戸駅から新大阪駅まで低速で回送しました。さすがに新大阪駅からは同車軸に仮搬送台車を装着して鳥飼基地に回送したのですが、新神戸駅ー新大阪駅間約37キロを歯車箱からギアが見える状態で、しかも歯車箱の底近くまで亀裂が走っていたので潤滑油もほとんどなかったと思われる状態で走ったのです。

新神戸駅は待避線が無く、運行を再開するためには早く事故編成を移動させたかったからかもしれませんが、これは安全より運行優先の姿勢が垣間見られ、二次災害が起きる可能性もあり大変問題です。

N700系は、JR東海もZ編成を多数保有していることから看過できない事故です。にもかかわらず未だに大阪の各車両所では、点呼はおろか書面においても事故の発生・概要等一切明らかにしようとしません。この姿勢は事故隠しに通じるものがあり、安全を軽視しているのではないかと疑われます。

## 事故原因等をしっかり把握することが 安全への第一歩！！

今回の事故は、JR西日本管内で起きた事故であり、車両もJR西日本所有であるため私たち社員は、事故の情報をマスコミ報道等でしか知ることができません。

しかし、大阪修繕車両所は、緊急出動して仮搬送台車を装着して安全に事故編成を鳥飼基地に回送するなど大きく関わってきていますし、JR東海の看板編成N700系を检修していく以上事故原因等をしっかり把握して今後の安全に生かしていかなければならないと思います。また、今回の緊急出動についても検証して今後に生かしていかなければならないと思います。

そのため大阪修繕車両所分会は、事故の詳細・原因究明・対策、また緊急出動に対する会社の見解を求めるために地本に申し入れを行いました。

【裏面に分会申し入れを掲載】

2010年03月05日

J R 東海 新幹線関西地方本部  
執行委員長 船出 信政 殿

J R 東海 大阪修繕車両所分会  
分会長 坂東 貞男

### 3月3日N700系新幹線の歯車箱破損事故について

3月3日、山陽新幹線エリアで走行中のN700(N2編成)が歯車箱を破損するという重大な車両事故が発生したことについて、共同開発し同じ形式のN700(Z編成)を運用するJR東海としても他社の電車のことだからと言っておれません。

また、今回の車両事故に際して山陽新幹線エリア(JR西日本エリア)でありながら、大阪修繕車両所から緊急出動していることもあり、今回の事故及び緊急出動のことについて下記の申し入れをしますので、会社との協議をお願いします。

#### 記

1. 3月3日の歯車箱破損という重大な事故に対して会社の見解を明らかにされたい。  
また、事故を受けてJR東海の事故防止対策は何か考えているのか明らかにされたい。
2. 3月3日の歯車箱破損の事実経過を詳細に明らかに連れたいされたい。
  - ① のぞみ56号の運行について、異音・異臭等の異常の事実経過がどうであったか明らかにされたい。
  - ② 当該台車の破損状況を詳細に明らかにされたい。
  - ③ 歯車箱の破損落失した部分は見つかったのか明らかにされたい。また、破損落失した部分によってN2編成の当該台車以外(車両の床下機器も含め)の部分に損傷等は、なかったのか明らかにされたい。
  - ④ N2編成及び当該台車の検修履歴などを明らかにされたい。
3. 3月3日の歯車箱破損の原因について、最終的な原因解明には時間がかかる可能性があるが、現時点で考えられる原因を明らかにされたい。
4. マスコミで報道された写真を見る限り、仮搬送台車で回送するのが当然の安全策だと思うが、何故、歯車箱が損傷しているにもかかわらず新神戸駅から新大阪駅まで低速で運転したのか明らかにされたい。
  - ① 当該列車は、新神戸駅から新大阪駅へ低速回送し、新大阪駅から鳥飼基地までは仮搬送台車で回送を実施している。何故、新大阪駅から鳥飼基地までは仮搬送台車で回送したのか明らかにされたい。
  - ② 当該列車に対して、会社が違っているからと判断が違うのは問題ではないのか明らかにされたい。
5. 今回の新神戸駅に停車した当該列車に向けて、大阪修繕車両所から緊急出動していることについて次のことを明らかにされたい。
  - ① 大阪修繕車両所からの緊急出動の事実経過の詳細について明らかにされたい。
  - ② 今回、最初は新神戸駅に向け出動しているが、JR西日本エリアに出動する場合の指揮命令系統を明らかにされたい。
  - ③ 新神戸駅で当該列車の床下点検を大阪修繕車両所の社員が実施していたとした場合、JR西日本エリア内でJR東海の社員が仮搬送台車使用の判断は出来るのか明らかにされたい。
  - ④ 大阪修繕車両所からJR西日本エリアのどこまで緊急出動するのか明らかにされたい。

- ⑤ 今回、大阪修繕車両所の修繕担当夜勤者（A T C担当除く）8名中3名の車両技術主任がたまたま出勤で、その車両技術主任3名とも緊急出動したが車両所での他の業務ことも考え1名は残すべきではなかったのか明らかにされたい。  
また、他の社員を緊急呼び出しを行ったのか明らかにされたい。
- ⑥ 緊急出動する場合、高速道路を使うことが多いと思うが料金を現金払いというのは緊急事態にそぐわない、また今回のように勤務中に作業服のまま現場で急行する場合に現金を持ち合わせていないことも考えられるのでE T C装置を設置されたい。
- ⑦ 今回、緊急出動する社員に対して管理者は運転免許証とセキュリティカード（鳥飼従事員証）の携帯を指示したが、通常でも取り扱いに注意して紛失しないように注意喚起しているセキュリティカードを何のために携帯させたのか明らかにされたい。
6. 先頃、関東運輸局に報告した架線切断事故の対策として、復旧係員の緊急出動を二重化（復旧機材を積み込む時間を省略出来る比較的軽装備の社員を先遣隊として早急に出動させ、その後、復旧機材を積んだ第2陣を出動させること）していくとあったが、今回の出動は二重化できたのか明らかにされたい。

以上