

N2事故 (GK破損事故) シリーズ⑦

N700系車両歯車箱破損事故で業務委員会を開催！

シリーズ⑥に引き続き、4月9日、東海労本部とJR東海会社間で、N2事故に関する申し入れに対して行われた業務委員会の主なやり取りを報告をします。

今回は、事故後の歯車箱破損に関してのやり取りを報告をします。

具体的対策は歯車箱の外観入念点検！？

組合:破損事故を引き起こした軸受コロ同様、JR東海にも同一時期に製造された軸受コロが存在しないのか。

会社:近い時期に製造されたものは存在している。

組合:近い時期とはいつか。

会社:JR西日本所属の編成で起きた事象であり、回答しない。

組合:把握しているからこそ、近い時期と発言しているではないか。

会社:JR西日本のことなので回答しない。

組合:この事故を受けて会社の具体的対策を明らかにせよ。

会社:回答通り、歯車箱の外観入念点検を実施している。

【JR西日本の発表では、歯車箱内の軸受けコロが破損して内部から歯車箱が破損したことになっているが、JR東海の事故を受けての具体的対策が歯車箱の外観入念点検！？ どうやって外観から内部の状況を把握しろというのか、外観の入念点検だけでなくJR西日本のように全ての歯車箱にサーモラベルを貼付するべきです】

歯車箱にサーモラベルは勉強のため！？

組合:今現在、Z33、Z34、Z35編成のみ歯車箱にサーモラベル(温度上昇による変色ステッカー)を貼付し調査を実施中であるが何のためか。

会社:勉強のために実施している。

組合:今回の事故と関係するのではないか。事故後であり、温度を把握し何のための勉強なのか。

会社:あくまでも勉強のためである。

【なぜ事故に関してのサーモラベル貼付を隠すのでしょうか！？勉強のためならテスト専門のZ0編成で十分ではないでしょうか！？】

台車検査施工約半月前に念のため！？

計画修繕として台車交換！！

組合:Z34編成においては、台車検査施工まじかにもかかわらず、前倒しで計画修繕として、何のために12号車の台車交換し、解体して浜工に送ったのか。

会社:念のために行い、浜工で調査を実施した。

組合:この台車交換は同一時期製造の軸受コロであったのではないか。

会社:製造時期等を考慮して調査のため実施したものである。

【ウラに続く】

組合:この他にも同一時期製造の軸受コロは存在するのではないか。

会社:13台の歯車箱が存在している。随時、サンプルとして解体調査を進めているところである。

組合:事故との関係において、13台の同一時期製造軸受コロをサンプリングしているのか。JR西日本からの依頼なのか。

会社:JR西日本からの依頼ではない。事故とは関係ない。当社独自で念のためにサンプリングを実施中である。

【事故車両の当該破損歯車箱の軸受けコロと同一時期製造の軸受けコロのついた歯車箱がJR東海でも13台存在、その何台かがサンプリングとして前倒しで台車交換したZ34に取り付けられていた模様、Z34といえば先の勉強のためとするサーモラベル貼付編成の1つであり、他のサーモラベル貼付編成にも・・・？】

同一時期製造軸受コロを 念のためにサンプリング！？

組合:サンプリングすることは原因は軸受コロと判断しているのか。

会社:原因は調査中である。念のためである。

組合:今現在、異常はないのか。

会社:異常はない。

組合:念のためにサンプリングを実施中と主張するが、同一事故が発生してからでは遅い。ただちに13台の歯車箱を交換せよ。

会社:この間の歯車箱の信頼性もあり、ただちに交換する考えはない。

組合:事故が起きないと断言できない。明日事故が発生したら会社はどう責任を取るのか。

会社:仮定の話はしない。

組合:この事故に鑑み歯車箱の異常が発生した場合に、運転台で把握できる故障システムを新設すべきである。

会社:そのような考えはない。

組合:安全を最優先に、13台の歯車箱を早急に交換せよ。原因が判明した時点で再度業務委員会の開催を強く要求する。

【原因が調査中で明らかになっていないのだから「念のため」と言うのなら、直ちに13台全てを交換するべきです。また、今回の事故で車掌が気づく前に乗客が110番通報するという事態を受け、歯車箱の異常を運転台で把握できるシステムを取り付けるべきなのは明らかだと思いますし、日本の大動脈を担うJR東海として当然ことではないでしょうか！！】

早急な原因究明と対策、安全の ための故障把握システム求めて 職場から声を上げましょう！！