

Point

J R 東海 労 大阪修繕車両所分会分会情報
No. 75 2010. 10. 20.
発行責任者 坂東 貞男
編集責任者 教 宣 部

「のぞみ155A 車内の配電盤火災？」の業務委員会開催！

10月13日、夏季輸送中の8月9日に岐阜羽島～米原間を走行中の「のぞみ155A」で発生した車内配電盤からの発煙という事態に関して、新幹線関西地本と関西支社間で業務委員会が開催されました。

この事態に関しては、会社のホームページで「車内配電盤からの発煙の原因及び対策について」と題してイラスト入りで原因や対策が公表されていますが、職場では技術連絡等でNFB取替や絶縁処理などの処置が連絡されているだけで、ホームページで公表されている原因ですら全体的にはなかなか明らかになっていません。

また、会社は、事故の事象等についてマスコミ等には資料等を配布していますが、労働組合には資料等を提示せず、「今後も必要な事柄について必要な社員に必要な時期に伝達する」というだけです。この対応は労働組合軽視というだけでなく、安全軽視の姿勢とも言えます。

私たち大阪修繕車両所分会が常に主張しているように、安全というのは会社と社員が一致協力して守っていくものだと考えます。そのためには、全ての情報を社員が共有してこそ安全が守られていくのだと思います。

【関西業務ニュース No.136の《若干のやり取り》より抜粋】

『分からない。十分であると考える』そんないい加減な！！

組合:事故の状況、現象についてはまだまだ不十分ではあるが、ある一定程度回答されていると考える。しかしながら処置や会社の対応等については回答されていない。

会社:これで十分と考える。質問があれば細かいところはこの場で答える。

組合:組合としては今回の事象は「車両火災」という大惨事になりかねないものと認識している。

第2項の回答も含めて会社の回答からはその様な切迫した感じが受け取れない。列車火災に発展しかねない事故であったという認識はないのか？

会社:火災になるとは認識していない。回答の通りである。

組合:会社はその様な考えであることを確認する。

組合:マスコミ等に配布した資料を労働組合に配布する考えはあるのか。

会社:協約・協定に乗っ取って対応する。

【裏面に続く】

組合:協約には労働組合に資料を配付するとはなっていないので配布しないのか。

会社:そのようになる。

組合:マスコミ各社とは資料を配付する様な協定があるのか？

会社:わからない。

組合:労働組合軽視である。

(会社ホームページで公開している資料について)

組合:「振動疲労破壊」発生のメカニズムは把握しているのか？

会社:空調NFBの「入」「切」の繰り返しで、突入電流などの繰り返しにより発生する。

組合:「振動疲労」はどの程度で発生するのか？

会社:わからない。

組合:本日の時点での未対策CPNはどのくらい残っているのか？

会社:編成の違いなどがあり正確には分からないが、40～60%が完了している。

組合:交換完了の目処はついたのか。

会社:わからない。

組合:会社の資料ではCPNの芯棒やコイルは二重系となっていることが明記されていない。単なるNFBの故障ではなく、二重系ある安全装置の故障であることを隠す、安全に対する隠蔽を意図して明記しなかったのではないか？

会社:その様なことはないと思う。

組合:今回の事象の根本原因をどのように考えているのか？

会社:根本原因は分からない。複合的な原因である。

組合:VeFMから発生した「ガス」が原因ではないのか？「ガス」の発生は把握していたのか？

会社:把握はしていたが、知っている人と知らない人がいた。

組合:この間「ガス」発生に伴うNFBの短絡や過電流が発生した事例はあるのか？

会社:ない。

組合:「VeFM」と「CPN」の同時トリップは過去にもあったのか？

会社:あった。

組合:その際の調査結果はどうだったのか？

会社:わからない。

組合:今回、会社がうち出した対策の「ガス」に対する効果の検証は行ったのか？

会社:わからない。十分であると考え。

組合:「平成22年4月10日」の『業務連絡』によると「700系については不具合時のみ30型へ変更となるため25型が混在する」となっており、その後、N700系は計画取り替えすることとなっている。何故違いが出たのか？

会社:わからない。

組合:マスコミ報道によると8月24日付けの中日新聞では「同じ原因によるトラブルは過去に起きたことはない」となっているが、8月10日付け毎日新聞では「配電盤から煙り06年にも発生」となっている。どちらが事実なのか？

会社:わからない。

組合:はっきり出来るのか？

会社:調べてみる。