

業務速報

国鉄労働組合名古屋地方本部
発行責任者：亀井 和弘
編集責任者：鶴山 章
2018.3.28 No.533



特急南紀車両台車亀裂に対する解明 ・改善要求について 回答を受け、議論

3月7日に業務委員会が開催され、1月26日に申し入れていた「特急南紀車両台車亀裂に対する解明・改善要求について」申5号の回答を受け、議論した。

国労側出席者：土谷執行委員・坪井特別執行委員・岩田副執行委員長・鶴山書記長
会社側出席者：荒尾課長代理（管理部人事課）・松田係長（管理部人事課）・渡邊担当課長（車両）

申し入れと回答

1. 今回の事象の時系列について明らかにすること。

【回答】平成30年1月21日7時35分頃、紀勢本線新宮駅構内で下り回送列車のJR西日本の運転士が出発前の車両点検を行っていた際、前から1両目の台車部品の一つである軸箱体に亀裂が入っていることを発見した。このため、当該回送列車と紀伊勝浦駅から当該車両を使用して運転する予定であった上り特急ワイドビュー南紀4号を全区間運休とした。

2. 原因について明らかにすること。

【回答】製造時に生成された軸箱体の細部の空洞部分を起点とし、振動や加重等により、力が集中的にかかったことにより、車両内側から車両外側に向けて亀裂が進展したと推定している。

3. 対策について明らかにすること。

【回答】現状、通常の検査周期（10日以内）より短い周期（3～4日）で軸箱体の目視点検を実施している。さらに当該部品と同時期に同一メーカーで製造された軸箱体605個については交換用部品が準備出来次第、X線透過検査を行い、内部に空洞等を発見した軸箱体は取替を実施していく。また、それまでの暫定対策として軸箱体への浸透探傷検査の実施や亀裂の進展発生を抑える金属板の取付を実施する。

4. 今後の同一形式又は素材の軸箱体の検査方法について明らかにすること。

【回答】鉄道総研等の調査結果を受けて必要があれば、適切に対応していく。

議論

【組合】申として4項目を提出したが、ほぼ関連しているのでまとめて議論したい。

JR西日本の運転士が発見ということだが、結果として前日の出区前点検はJR東海の運転士は発見できなかったということか。

【会社】いつ発見しているかということにもよる。発見出来なかったというよりはその後発覚している可能性もある。割れていたけれども発見できなかったのか、それともその時はまだ繋がっていて出区点検で発見出来るような傷ではなかった。

【組合】一夜にしてあの傷が出来る。見たらすぐにわかるような傷だ。前の日に新宮に止まって次の日の朝までに出来た。

【会社】その可能性はある。割れると厚く開くので写真を見ればわかるが、繋がっている時には微細なヒビが入っていて最後のところでという可能性としては無くはない。

【組合】材料は鋳鉄か。

【会社】鋳鉄である。

【組合】メーカーは。

【会社】山本重工業。

【組合】その他のメーカーもあるのか。

【会社】軸箱体関係では他にも何社かあり、当該の山本重工業も今は軸箱体を作っていない。他社に吸収合併されて軸箱体自体は作っていない。何社かあるがすぐに回答できない。数社ある。

【組合】私で37年、坪井委員で40年、記憶する限りこんな事象は始めてだ。他の会社で事例はあるのか。

【会社】他社に問い合わせたわけでは無いが、経験としては始めてである。

【組合】出区点検の方法だが、今回の点検は片側しか見ていない。出区点検というのであれば一回りグルッと回り両側を見る。そういう要求を運輸の方にしていく考えは無いか。

【会社】現行、3～4日の点検ということでその間、車両区で見れないものについては運転士が見ている。出区点検の目的ということを考えるとあくまで運転手は運転の支障の有無を確認するためであって遮二無二に「ビ」を見つけるとか、それがメインではない。基本的には片側のみのチェックで十分である。

【会社】車両の検修の社員が車両の不具合については見つけるべきである。担保が出来る様な検査をするという意味では、回答にあったように鉄道総研に出して調査をしているので、最低仕業期間は担保できるような検査を鉄道総研の調査に基づいて検討して、担保出来るような検査方法を考えていく。

【組合】気動車1両当たりの海側と山側で仕業検査は1両当たり何分か。

【会社】事前に調べていないが、記憶ではたぶん15分程度だと思う。

【組合】ということは4両編成だと1時間か。

【会社】運転台の数とかによって変わってくるかと思う。ダイヤによるので一概に回答できない。

【組合】私が大垣電車区（当時）の時代に電車の仕業検査をやっていた時は、電車の1両で4分、4両編成だと16分、海側と山側の床下点検でズーと歩いて行って、上りと下りの運転台に一人ずつ入ってブレーキ試験、ドア試験、放送試験、ATSとやって車内点検をしていた。

【会社】電車ほど厳格では無い。名古屋車両区の作業ダイヤを見せてもらったが、わりとかかりとした作業ダイヤというよ

出区点検の方法はどうか

—組合—

りは仕業をやった上で、例えばワイパー取替とか制輪子をこの時間でやりなさいというのが作業が忙しで、一応何分とか標準時分、書面で出ていると思うが作業が忙しで時間をとってやっていると思う。

【組合】 臨時対応とかは、作業が忙し上の時間が結構ある。

【会社】 始業検査だけのそういう短い時間ではなくて、臨時修繕とか入れて1時間とか90分でやっていたと思う、正確では無いが。

作業量や要員対策は

—組合—

【組合】 検査周期を10日から短くしているが作業量や要員的な対策はどうか。

【会社】 要員のだが、目視点検であるので超過勤務は増えていると思うが、そんなに時間のかかるものではないが、これをやったことによって他の業務の遅れを含めて超勤は増えている。

【組合】 超勤は発生している。今後も発生する可能性はあるのか。

【会社】 ただ恒久的に例えば1年、2年でという訳ではおそらくそうでは無いと今のところは考えている。仮に長期間の対応となれば検討する。

【組合】 X線透過検査というのは台車に軸箱体が組み込まれたままでも出来るのか。

【会社】 それは出来ない。交換用の軸箱体を新たに造って、台車から外した軸箱体を検査する所に送り、検査し、OKが出ればその軸箱体を次に検査する台車に付け加えるということである。

【組合】 605個ということだが、一つではあったか交換用でどれだけ準備するのか。10個位か。

【会社】 交換するためのリング溜めは10個単位で用意して各車両区で交換していく。

【組合】 臨時修繕はかなり増えるのか

【会社】 臨時修繕は増える。

【組合】 1両につき、8個あるが。

【会社】 8個だが、取り替えられているのが全部というわけでは無い。使われている場所を特定しており、当該のものを取り替えている。

【組合】 暫定対策の補強板は前面のボルト穴4つを使う訳か。拡がらないように。

【会社】 万が一である。

【組合】 AG20とかAG37が付いている所もあるが、何も付いていない所に補強板は付ける。

【組合】 軸箱体だが、足下の重要な所でもあるのでA計画修繕の様に一定周期で取り替える考えは無いか。

【会社】 調査結果次第である。寿命があってそれ位で取り替えた方が良いというのがあればあり得る。今回の軸箱体の不良で1回も取り替えたことがないと言われたがATS-PTの改造で取り付けたもので今回割れたものが10年位で、他の部位のものは1回も替えていない。そういうものは作らない、はじいていくということである。

会社として把握しているか

—組合—

【組合】 受け取り検査というのがある。メカが何をどのように作っているのかをJR東海として把握しているのか。日本電装は孫請けに監査に入ると聞く。トヨタ自動車は自車両に責任を持って監査に入る。メカに依頼して監査に入る。JR東海として自分の所の車両にそのようなシステムがあるのか、無いのか。

【会社】 メカまで聞いて評価している。重要

な部品や影響が大きいものであればメーカーまで出掛けて評価している。最近の車両に関してはそうしている。今回の反省を踏まえて対応したい。

【組合】 暫定対策として始めたのがカーチェックによる浸透探傷検査か。

【組合】 あらたな作業が追加される中、工場でも超勤は増えているのか。

【会社】 3月末までにほとんど車両区で行っている。

検査周期を戻す意向は

一組合一

【組合】 仕業検査が3日から6日になって10日に伸びた関係で周期3~4日で目視検査ということだが、戻す意向はないのか。

【会社】 総研の結果で3、4日でやらなければ見つけられないなら、そういった対策も無くはない。結果待ちの状態である。現段階では考えていない。

【組合】 当該の同一型式の軸箱体は211系、311系、213系に使用されているが、それらに車両区でカーチェックしているのか。

【会社】 浸透探傷は同一時期に同一メーカーの605個を対象に行っている。

【組合】 昨年度から313系や383系の6両編成の車両で全検から全検の間に3要検を実施しているが、今回こういうことがあって本当に良いのか。全検から全検までの期間が実質伸びたということで安全の担保はあるのか。元に戻すということは考えないのか。安全最優先の行動という知-ガンもあるので元に戻したらどうか。

【会社】 当然、負担を減らすという意味で安全が担保されないという様なことでは元も子もないので、当然安全を担保していくべきである。結果、3要

検でやることに無理があるならば、考えることになる。3要検に関しては取り替える部品を分析して3要検では持たないという部品は逆に早めに取り替えている。全検から全検まで交換しなかったものを2要検で交換するなどしているので心配はいらぬ。ただ安全を担保した上で、どんどん延伸していくということではない。

【組合】 調査結果はいつ頃出るのか。

【会社】 もう少しかかると聞いている。対策が出れば、3要検も変わってくる。

【組合】 今回の故障の関係でその車両を回送するために土日かけてクレーンで、車体と台車を上げてタイヤをはめかえた。前段の準備をするために木曜日に、工場の事故復旧隊員の何人かが大雪の影響で渋滞する中を新宮まで行って帰ってきたのが夜の12時近くで、夕シ-ケットをもらって帰宅したようだ。しかし、翌日金曜日の勤務は、万々しながら、通常作業に就かされていた。日を跨いで帰宅した救援隊員がもし労災でも起こされたら困るので周りがか-してやっていたがその辺の配慮を求めたい。

【会社】 会社として安全配慮義務はあるので必要があれば対応し、協力いただいているのは感謝する。異常時でもあるので、輸送を守るのが我々の使命。協力願いたい。決して無理強いとはならないように願いたい。

【組合】 事故報告のHP内容で気になったのは、概況や対策はあるが、お詫びがない点、一言でもあればと思う。総研の調査結果は我々のもとより一般人への周知はどうするのか。

【会社】 調査結果がわかっていないのでどういかに知らせるかは未定である。

【組合】 暫定対策だが、結果がわかる目途はどの程度なのか。全くわからないの

か。

【会社】1年、2年というものではなく、もう少し短いと聞いている。短く出来るだろう、おそらく数ヶ月の範囲では無いか。

速やかに行うよう求める

—組合—

【組合】なるべく早くしてもらわないと作業員が暫定、結果待ちを良いことに負担がかかる。業務がきつくなり検査自体に負担がかかり、逆に成るようではだめなので暫定といえども速や

かに3箇月なら3箇月、ズルズルとこのままでというのはやめるよう求める。

【会社】それは承知している。次からどういう検修をしていけば良いのか、早めに対策をしたい。

【組合】ことは安全問題である。持ち帰り、検討し、対応する。

以上