

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年10月21日（No.10/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経営協議会開催

鉄道車両における輪軸の緊急点検結果について

当社は、山陽線で貨物列車が脱線した事故を受けた国土交通省からの指示により、輪軸の緊急点検を実施した。結果、輪軸組立作業における車輪の圧入において、記録の改ざん等は見られなかったものの、多くの車両で圧入力が目安とされている値の範囲外であったことが判明し、一部の車両では一時運用を中止する事態に至った。

本部はこの事象に対し、9月26日付発第19号「鉄道車両における輪軸の緊急点検結果について」申し入れを行い、会社より以下のとおり回答があった。

1. 今回の事象をどのように受け止めているのか会社の考え方を明らかにされたい。

国土交通省から指示がありました輪軸の緊急点検については、点検の結果、安全性に問題はありませんでした。しかしながら、輪軸という安全上重要な装置の作業について取扱いが明確でなかったことについて認識を新たにしました。

安全を守る技術を実践に継承するため取扱いを明確にし、今後も安全な車両の提供に努めていきます。

2. 圧入力が目安値の範囲外になった原因について明らかにされたい。また、範囲外となった場合、安全上の問題点を明らかにされたい。

圧入力の範囲についてはメーカーから提示された値で、目安値として取り扱っていました。

上限値を超えたときのリスクは軸に傷が入る可能性が高まることですが、圧入時にカジリが発生していないことを圧入力の波形で確認するとともに、輪軸組立後に探傷を実施し傷がないことを確認しているため、安全性に問題はありません。

下限値を下回ったときのリスクは、極端な場合、車輪と車軸のはめあいがゆるくなり、車輪間の距離が狂う可能性が高まることと認識しています。なお、車輪の穴の直径と軸の直径の差を締め代といいます。それを守ることで車輪と車軸は強く密着することと、内面距離を定期的に確認しているので安全と考えています。

3. 当社保有車両409両に対して圧入力が目安値を上回っているものが、90両（124軸）、下回っているものが6両（7軸）あったとしているが、どの車両が該当するのか明らかにされたい。

圧入力が目安値から外れていた車両は別紙のとおりです。また、目安値を下回った車両の車号は以下のとおりです。

（キハ40-2147、キハ47-145、キハ47-1086、1511号、1513号、7020号）

J R 四国労組ニュース

2024年10月21日（No.10/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

4. 輪軸の探傷検査は工場での定期検査で行っているとしているが、この検査によってどのような安全性が確保されるのか明らかにされたい。

輪軸の探傷検査については、磁粉探傷と超音波探傷の2種類を工場での定期検査で実施しています。

磁粉探傷では、軸を磁化したときに傷があれば磁力線が乱れることにより、軸表面又は表面に近いところの傷を見つけることができます。

超音波探傷では、軸に超音波の送受信器を取り付けて傷があればそこからの反射波（エコー）の波形により、軸の内部や、軸と車輪・歯車のはめ合い部の傷を見つけることができます。

これらの検査によって、車軸に発生した傷による折損を防止することができます。

5. 再発防止と今後の対策について明らかにされたい。

緊急点検の結果、圧入力が目安値を外れた軸があったものの、安全上の問題はありませんでした。しかしながら、目安値として取り扱っていたことから、輪軸組立作業において圧入力が目安値の範囲外となったときの取扱いを明確にします。具体的には、

①車輪、歯車の圧入時は締め代を遵守する。

②圧入力が目安値を下回ることは認めない。

③圧入後に超音波探傷を実施する。

④圧入力が目安値を上回ったときは圧入力の波形と探傷結果を踏まえ総合的に判断する。

という内容です。

また、現在、圧入力が目安値を下回っている車両については念のため輪軸の取替等を実施することとし、それまでの間は車輪間の距離を定期的に測定することで異常がないことを確認します。

さらに、安全に係る最も重要な輪軸に対し、目安値で作業を行っていたことから、今後の新たな知見等を踏まえ、基準値化を目指します。

（国土交通省が10月から検証会議を開催、年内に取り纏めを行う計画）

〈主なやりとり〉

組 合：圧入力が目安値を上回る輪軸が多数あったが、上回る事による、作業時間の短縮等何か効果があるのか。また、他社では数字を改ざんするといった事象が発生しているが、どのように受け止めるか。

会 社：圧入を上回って作業をしたとしても、作業時間等への影響はない。今後懸念される点として圧力超過による再圧入作業が発生することにより、工程遅れを懸念することが考えられる。各現場において、工程・在庫への影響を気にせず、所定の手続きに則って作業を行う様、周知する。

組 合：今回の調査の結果として、目安値を下回ったものも発生したことが、明らかになった。現場でも情報が錯綜していたと聞くが、どのような経過で判

J R 四国労組ニュース

2024年10月21日（No.10／3終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

明したか。またどの程度下回っていたか。

会 社：実態解明について、運輸部と工場で協議・集計を進めて来たが、詳細な作業等の突合ができていなかった。連絡体制含め、今後の反省としていく。圧入力が下回ったものについては、締め代・内面距離を改めて確認しており、これらの対応も含めて、安全な範囲の数字だと考えているが、念の為に順次交換していく。

組 合：今後の基準化については、どのように考えているか。

会 社：少なくともケース別の取り扱いを定める必要があり、直近においては、回答のとおり示達している。基準の数値化については、国の検証会議の結論を踏まえて検討する。

回答を受けた後、9月19日に発生した牟岐線白沢踏切の無遮断事象、10月8日に発生した阿波池田駅構内機器扱い不良、10月18日に発生した回4M列車軽便トロ接触及び橋梁からの吊材落下について協議した。

組 合：昨今、いわゆる初歩的な事故が増えてきている。要員不足によって、作業時間が十分確保できていないのか。初歩的とはいえ、大事故につながる危険性を孕んでいる。組合員からの声を聞くと、座学と現場では乖離があり、経験者採用含め研修期間等が不十分ではと危惧する。

会 社：作業時間云々というよりも、当たり前のことができていないケースが散見されており、車両故障や労働災害は昨年を上回るペースにある。背景としてコミュニケーション及び教育不足があると考えており、特に教育については、「〇〇ができていれば、●●もできているだろう」という推測部分をなくし、厳格に確認していく必要がある。

研修期間については、要員拡充の観点から早く現場に配属しているものの、指摘の点も含め、検討の必要性は認識している。直近においては、階層別研修のあり方や経験者採用者の教育のあり方等にも課題感を持っている。

幸いにも、今回の調査によって重大な事案を未然に防ぐことができたといえるが、報道等によって多くのお客様に不安感を与え、ひいては、「JR」という公共交通事業者としての安全の確保に関して疑念をいただかれることとなった。

JR四国労組は、安全・安定輸送の確立がすべてに優先し、尊い命を預かる私たちの重大な使命であることを強く訴えるとともに、引き続き会社に対する「安全へのチェック機能」強化の運動を展開する。

以 上

(別紙)

圧入力が目安値の範囲外となった車両

車種	配置両数	範囲外となった車両数	上回った車両数	下回った車両数	記事
１０００型	３８	２１	２１	０	
１２００型	１８	８	８	０	
１５００型	３４	１６	１４	２	
２０００系	２７	７	７	０	Ｎ２０００系を含む
２６００系	４	０	０	０	
２７００系	３９	１	１	０	
キハ３２形式	２１	５	５	０	
キクハ３２形式	２	２	２	０	
キハ４０・４７系	１９	９	６	３	
キハ５４形式	１２	５	５	０	
キハ１８５系	２５	１０	１０	０	特急用
	６	４	４	０	普通用
５０００系	１８	０	０	０	
６０００系	６	１	１	０	
７０００系	３５	１	０	１	
７２００系	３８	０	０	０	
８０００系	４５	６	６	０	
８６００系	１７	０	０	０	
チキ６０００形式	４	０	０	０	
トラ４５０００形式	１	０	０	０	
合計	４０９両	９６両	９０両	６両	