

211系・205系・719系電車における主電動機の定期検査の一部項目未実施について

当社が所有している211系電車、205系電車および719系5000代電車の動力を発生させる主電動機の一部において、国土交通省に届け出ている検査項目の一部を実施していないことが判明しました。多くのお客さまにご心配をおかけしたことを改めて深くお詫び申し上げます。事象判明後、定められた検査方法により検査を行っております。今後、再発防止に努めてまいります。

1 概要

電車の検査は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、鉄道事業者が「検査の種類」「周期」「検査の対象箇所」等の基準（以下、電車整備実施基準）を制定し、国土交通省に届け出ています。

このうち、動力を発生させる主電動機（図1）を構成する以下の部品において、2024年1月5日～2025年2月6日の間、郡山総合車両センターで、電車整備実施基準で定められた検査方法にて検査を実施していないことが2月7日に判明しました。これは、検査を行うための専用装置が2024年1月に故障し、以降の検査を目視のみで実施していたことが原因です。なお、当該部品は目視による検査を実施していることから、すぐさま破損する恐れはありません。

- (1) 検査の種類 : 全般検査（96箇月以内）
- (2) 検査の対象箇所 : タワミ板（図2）、ネジリ軸（図3）
- (3) 定められた検査方法：探傷検査（※）

※ 検査対象物を磁化させた後に磁粉を付着させ、ブラックライトを照射することで傷等を検出する磁粉探傷検査

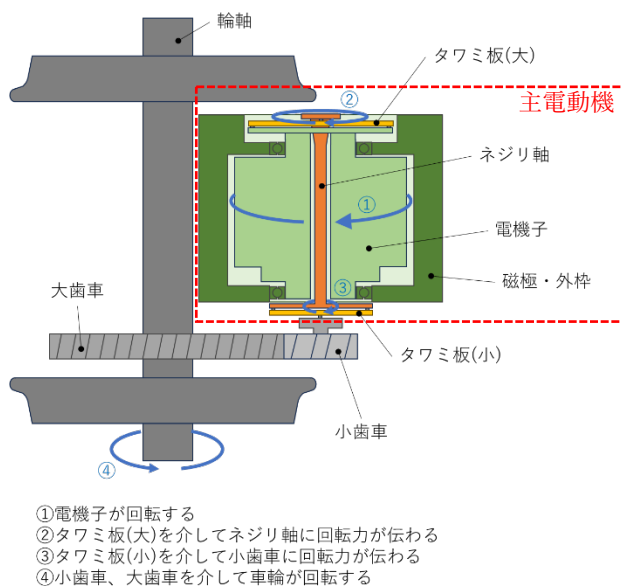


図1 主電動機の構造（平面略図）



図2 タワミ板



図3 ネジリ軸

※タワミ板およびネジリ軸は、電機子の回転を小歯車に伝える役割をしています。万が一破損した場合、主電動機の動力が伝達できなくなりますが、脱線に至るなど安全上の重大なリスクはありません。

2 基準に定められた検査を実施していなかった車両および主電動機の台数

電車整備実施基準では、全般検査における探傷検査を規定していますが、そのほか、社内規程の電車整備標準（規程）では、要部検査（※）でも探傷検査を定めており、要部検査においても当該部品の探傷検査を実施していないことが判明しています。

全般検査、要部検査で探傷検査を実施していない主電動機の台数は 280 台で、そのうち省令に基づき制定した電車整備実施基準に抵触した台数は 164 台です。内訳は以下のとおりです。

※要部検査の検査周期は、48 箇月または 60 万 km（719 系 5000 代電車は 40 万 km）以内

(1) 211 系電車 全般検査：35 両 137 台 要部検査：28 両 112 台

群馬エリア（上越線、両毛線、信越本線、吾妻線）

長野・八王子エリア（中央本線、大糸線、篠ノ井線、信越本線、飯田線）

※中央本線は、塩尻～中津川（JR 東海区間）含む

※飯田線は、辰野～飯田（JR 東海区間）

富士急行線（富士山麓電気鉄道）

(2) 205 系電車 全般検査：5 両 17 台

仙台エリア（仙石線）

(3) 719 系 5000 代電車 全般検査：3 両 10 台 要部検査：1 両 4 台

山形エリア（奥羽本線（山形線））

3 本件を受けた対応

(1) 2月8日より実施している全般検査・要部検査においては、別の探傷検査用の装置を使用し、電車整備実施基準、電車整備標準（規程）で定めた方法で検査を行っています。

(2) 対象となるすべての主電動機は臨時で目視検査および打音検査により、傷等がないことを、2月17日までに確認します。対象の主電動機のタワミ板、ネジリ軸については、すぐに破損する状況にないことから、安全を確保した上で、車両の運用を行います。

(3) 対象となるすべての主電動機については、探傷検査を実施した主電動機と交換します。交換完了時期は、6月末を見込んでおります。交換が完了するまでの間は、90日ごとの定期検査においても目視検査および打音検査を実施します。