HPはこちら
東日本ユニオン NEWS
ＪＲ東日本労働組合
発行者　情報宣伝部
2025 年８月 24 日 №927

山形新幹線　車両故障と長期間の減便
再発防止と課題克服に向けて新幹線統括本部と議論する

８月 21 日に幹申第２号の団体交渉を開催

【６月 17 日に発生した東北新幹線の車両故障の原因と対策などについて】

組合→原因と対策を明らかにすること。

会社→原因は特定の時期以降に製造された半導体素子において、制御基板に想定よりも高い電流が流れたことに加え、周囲温度上昇も影響したことで制御基板内の制御回路にある保護素子が誤動作し、半導体素子の損傷に至ったものである。対策として制御回路の保護素子の設定を見直してきた。

組合→今まで発生していなかった事象が、なぜ発生したのか。

会社→特定の時期以前と以降に製造された半導体素子のスペックは変わっていない。機器の仕様変更等の変化点がない中で、不具合を予見することは難しい。

組合→働く側の社員はブラッシュアップしているが、鉄道車両の機器や部品、材質等をブラッシュアップしているのか。企業としてコストを踏まえつつも鉄道の安全を第一に全体を見ていく必要がある。

会社→会社としても大きな代償を伴った事象である。今回の事象で得たノウハウを今後の車両設計等に活かしていきたい。

【当日のお客さまへの影響及び６月 17 日以降の影響などについて】

組合→なぜ、運転再開まで約６時間もかかったのか。

会社→会社としてお客さまの救済と故障車両の措置等の対応を同時進行で進めてきた。結果、運転再開までに約６時間を要したことは望ましい状況ではなかった。

組合→運転再開まで約６時間を要したことを、会社としてどのように評価しているのか。

会社→会社として当日の振り返りをしてきた。様々なやり方を検討し、都度判断してきたことの意味からすれば、17時に運転再開ができたことは良かったと思っている。

組合→事象の振り返りにあたり、会社視点による６時間の運転見合わせと、お客さま視点による６時間の運転見合わせはまったく違う。駅社員の減少や「みどりの窓口」閉鎖の影響もあった。この事象が仮にお客さまが乗車され、猛暑の中で空調が止まった状態であった場合を想定すると非常に恐ろしいことである。会社内部の議論だけで終えることがあってはならない。

組合→収益に対する損失はどのくらいになるのか。

会社→当日、約54,700人のお客さまにご迷惑をおかけしたが、損失を算定することは非常に難しい。

組合→経営への影響は直接的なお客さまへの損失だけにとどまらない。車両故障の影響が長引くことで地域社会にも大きな影響を与えただけでなく、社員の賃金などにも影響を受けることになる。会社として損失算定が難しいからといって曖昧にしてはならない。

組合→当初は「19時運転再開」としていた中で、突然「17時運転再開」となった。このことを社員はプレス発表で知るなど各種情報の社員周知に課題があった。会社は課題と認識しているのか。

会社→会社としても社員への情報周知方法に課題があったと認識しているが、確実に伝えることは難しい。

組合→お客さまと直接対応している社員に対し、運転再開に向けた途中経過など情景が浮かぶような情報を入れるなど、具体的に改善していくべきである。